

PREMIÈRE ANNÉE, N° 1

JANVIER 1929

LE BULLETIN PLM

REVUE DESTINÉE AU PERSONNEL

RÉDACTION ET ADMINISTRATION
AU SIÈGE DE LA COMPAGNIE : 88, RUE S^T-LAZARE, PARIS

Paris



LE BULLETIN DE LA P. L. M.

REVUE DESTINÉE AU PERSONNEL

SOMMAIRE

	Pages		Pages
Au Personnel de la Compagnie..	1	L'Inauguration de la ligne Casablanca-Marrakech et les chemins de fer du Maroc ..	11
Distinctions honorifiques : Légion d'Honneur. — Médailles Militaires. — Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement. — Citations à l'ordre du Réseau ..	3	Trafic du Réseau P. L. M. du 21 oct. au 15 déc. 1928..	15
L'ouverture à l'exploitation de la ligne de Nice à Coni, avec embranchement de Breil vers Vintimille. ..	5	Revue documentaire : Une Maison de Retraite. — L'entretien des voies par "soufflage". — Manutention mécanique des scories dans les dépôts. — Cités P. L. M. — Trois centenaires ..	15
L'exposition d'automne à Lyon et le Service Agricole de la Compagnie P. L. M. ..	9	Médailles d'Honneur des Chemins de fer..	} Feuilles
		Nominations et Promotions au 1 ^{er} Janvier 1929. ..	} roses

AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

Par l'organe de ses Délégués, le Personnel m'a exprimé à diverses reprises son désir d'être mis en mesure, par exemple grâce à la création de bibliothèques, de parfaire son instruction professionnelle et même son instruction générale.

Cette question a retenu dès longtemps mon attention. Chacun sait que, dans cet ordre d'idées, notre Compagnie a créé une organisation d'éducation professionnelle à laquelle elle ne cesse d'apporter ses soins et d'ajouter des développements. D'autre part, il a été établi un certain nombre de bibliothèques en divers points du Réseau, mais la fréquentation s'en est montrée faible.

Aussi avons-nous eu la pensée de créer, à l'intention de tous les Agents, une sorte de revue périodique, destinée, tout en les instruisant comme ils le désirent, à les tenir sans cesse au courant des événements du chemin de fer et surtout de leur Maison : le P. L. M.

Cette idée, longuement mûrie, voit sa réalisation aujourd'hui sous la forme du présent Bulletin, que je suis heureux de présenter au Personnel parce qu'il est appelé très certainement à lui rendre des services.

Mieux que les livres d'une bibliothèque, parce que d'une actualité plus vivante, d'une diffusion plus complète, d'une lecture plus facile et plus attrayante, ce Bulletin, qui paraîtra tous les deux mois, permettra à ceux qui désirent s'instruire, d'augmenter peu à peu et sans peine leur bagage professionnel et d'améliorer même leurs connaissances générales, étant donnée la diversité des sujets qui seront traités.

Il permettra à tous d'être renseignés sur les « nouveautés » des différents Services, sur l'état du trafic, sur les améliorations réalisées dans chaque domaine, même parfois sur des points de détail, car le Bulletin P. L. M., s'adressant à tous, acceptera volontiers la collaboration de tous, sur tous les sujets.

En outre, il publiera, dans la limite des possibilités, les nominations intervenues et mentionnera les actes de courage et de dévouement accomplis si fréquemment par tant de bons serviteurs qu'il importe de citer en exemple.

Ainsi, par son Bulletin, la Compagnie viendra converser plus souvent, comme elle le désire, avec chacun de ses Agents et, puisque le premier numéro fait son apparition en même temps que la nouvelle année, je le charge d'être auprès de toute la grande Famille P. L. M. le messager des vœux que je forme de tout cœur pour sa prospérité, en même temps que le témoin de la bienveillante sollicitude de notre Compagnie.

Paris, le 1^{er} Janvier 1929.

Le Directeur Général de la Compagnie,

M. MARGOT

DISTINCTIONS HONORIFIQUES ATTRIBUÉES AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 5 novembre 1928, ont été nommés Chevaliers de la Légion d'Honneur :

MM. BROSSARD René, Ingénieur en Chef du 1^{er} arrondissement de la Voie, à Paris.
 GEORGES Léon, Ingénieur Principal, Chef du Service des Approvisionnements, à Paris.
 REBIÈRE Jean, Inspecteur Principal au Service de l'Exploitation, à Paris.

MÉDAILLES MILITAIRES

Par décret en date du 1^{er} décembre 1928, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM.
 FERVEL Jean, Commis de 2^e classe, Brioude.
 GREYSSON André, Commis de 2^e classe, Pont-Saint-Espirit.
 HERMITE Adrien, Gardien-Concierge, Nice.
 GUGLIEMMETTO Eugène, Employé principal, Nice (Constr.).
 SOLEIROL Louis, Manœuvre, Alès.
 SUPPLIEN François, Ouvrier, Nîmes.
 ROUSSEAU Charles, Manœuvre spécialisé, Nevers.
 FAIVRE Léon, Sous-Facteur, Paris.
 FORESTIER Eugène, Vagonnier, Lyon-Guillotière.
 COSTE Jean, Mécanicien de manœuvres, Aubagne.
 GREMEAUX François, Sous-Agent technique, Dijon.
 DEHAYES Marius, Garçon de bureau, Paris (Voie).
 LAVERRIÈRE Léonce, Facteur aux écritures, Nîmes G. V.
 TROUILLOT Charles, Manœuvre, Besançon.
 BOYER Jean, Brigadier de manœuvres, Langogne.
 MAISONNEUVE Régis, Homme d'équipe, Valence.
 MOREL Lucien, Manœuvre, Annemasse.
 BUREAU Jean, Homme d'équipe, Saint-Léger-Sully.
 MATHON Emile, Conducteur, La Voulte-sur-Rhône.
 ALLARY Xavier, Vagonnier, Langogne.
 BOURGEOIS Emile, Mécanicien de manœuvres, Montceau-les-Mines.
 BOISSON Jacques, Aide-ouvrier, Nîmes.
 MEVELLE Lucien, Elève-Mécanicien, Nevers.
 ESCAILLON Ernest, Brigadier, Les Arcs.
 MOULIN Emile, Facteur aux écritures, Remoulins.
 LE CORRE Jean, Cantonnier, Paris.
 POISSON Victor, Facteur aux écritures, Arles.
 LE HECH François, Manœuvre, Paris.
 LOMBARD Edmond, Aide-ouvrier, Laroche.
 MICHEL Emile, Aide-ouvrier, Lunel.
 ROSSERO Louis, Homme d'équipe, Marseille-Prado.
 RICHAUD Henri, Conducteur, Grenoble.
 VINCENT Joseph, Commis de 1^{re} classe, Villeneuve-Triage.
 RAYNAL François, Brigadier de manœuvres, Corbeil.
 BELIN Jean, Cantonnier, Saint-Germain-du-Plain.
 LAGRANGE Jean, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers, Villeneuve-Saint-Georges.
 RIGOINE Lucien, Manœuvre, Nice.
 BROSSARD Claude, Chef de canton, Beaumont.
 SIMONIN Joseph, Homme d'équipe, Perrigny.
 BARBIER Camille, Cantonnier, Champs-Saint-Bris.
 RÉMY Louis, Aide-ouvrier, Nîmes.
 AUBERT Clément, Vagonnier, Forcalquier.
 TATTU Delphin, Vagonnier, Montbéliard.
 ABRIC Antonin, Manœuvre, Lyon.
 DOLBEAU Gaston, Employé, Paris (Cté Gle).

MM.

ROBERT Auguste, Aiguilleur de 2^e classe, Valence.
 CONVERS Emmanuel, Manœuvre, Chambéry.
 DUBOZ Charles, Brigadier, Montbéliard.
 GRESSIN Paul, Aide-Ouvrier, Montargis.
 BERNARD Charles, Vagonnier, Nevers.
 JACQUEMIN Paul, Homme d'équipe, Marseille P. V.
 BERARD-DELAY François, Chef de canton, Marcellaz-Hauteville.
 BOYER Maurice, Facteur-Chef, Le Teil.
 CHIFFRE Louis, Surveillant des trains, Nice.
 HALLE Georges, Homme d'équipe, Paris.
 FORMEN Paul, Facteur aux écritures, Aubagne.
 EUVRARD François, Vagonnier, Montchanin.
 BUISSON Alfred, Manœuvre spécialisé, Le Teil.
 COMBET Frédéric, Aide-ouvrier, Ambérieu.
 THIRIET Adrien, Aide-ouvrier, Corbeil-Essonnes.
 ORSTZ Eugène, Aiguilleur de 1^{re} classe, Arles.
 PRADON Emile, Manœuvre spécialisé, Paris.
 MICHOT Francis, Homme d'équipe, Cercy-la-Tour.
 MAURICE Auguste, Manœuvre, Clermont-Ferrand.
 PHILIBERT Jacques, Aide-ouvrier, Montchanin.
 MONTEL François, Aide-ouvrier, Clermont-Ferrand.
 PALLIER François, Chauffeur de route, Marseille.
 COSTECALDE Louis, Conducteur, Paris.
 HANS Maurice, Manœuvre, Arles.
 MONTARON Jean, Chef de train, Paris.
 DELECOURT Raymond, Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 CHARLON Martial, Conducteur, Lyon-Perrache-I.
 DORGET Raymond, Pointeur-releveur, Langogne.
 COULOMB Charles, Homme d'équipe, Remoulins.
 DEVEL Fernand, Homme d'équipe, Tarascon.
 RANC Paul, Brigadier de manutention, Lunel.
 DOUDON Marcelin, Facteur mixte, Le Trayas.
 TALLET René, Aiguilleur de 1^{re} classe, Bercy.
 LANIEL Ferdinand, Chef de train, Montargis.
 LAPEYRE Ferdinand, Conducteur, Paris.
 MAZOYER Paul, Homme d'équipe, Avignon.
 BERGOGNON Jean, Manœuvre, Civors.
 JAUFFRET Francis, Facteur mixte, Port-St-Louis-du-Rhône.
 CLAPOT Clément, Aiguilleur de 2^e classe, Chambéry.
 HIEN Eugène, Homme d'équipe, Sens.
 PICERNA Marius, Vagonnier, Grenoble.
 PERRAUDIN Claude, Conducteur, Nîmes.
 GUERITAINE Joseph, Conducteur, Chalons-sur-Saône.
 GESKOFF Jean, Commis de 1^{re} classe, Lyon-Vaise.
 BRUNIER Elic, Homme d'équipe, Valence.
 PAPILLON Claude, Vagonnier, Paray-le-Monial.

MM.

VERDIER Emile, Aiguilleur de 2^e classe, Grenoble.
 CREGUT Marcelin, Facteur mixte, Génolhac.
 DECOMBE Ernest, Ouvrier, Paris.
 CHAMBEROD Théodule, Commis de 2^e classe, La Tour-du-Pin.
 BERLIAT Aimé, Sous-Chef de manœuvres, Badan-Triage.
 CHAUDIER Emile, Brigadier de manutention, Saint-Etienne-Châteaureux.
 TROPIS Jean, Surveillant des trains, Paris.
 LAFONT Jean, Aide-ouvrier, Arles.
 MASSERET Jean, Facteur aux écritures, Clermont-Ferrand.
 FRUGIER Charles, Homme d'équipe, Melun.
 GUIGOU Louis, Elève-mécanicien, Carnoules.
 FAURE-MANGOURNEL Joseph, Manœuvre, Paris.
 CHOTTARD Fernand, Homme d'équipe, Marseille-Saint-Charles.
 HEBRARD Palmyre, Chef de train, Cannes-la-Bocca.
 VIGNE Albert, Facteur aux écritures, Nîmes G. V.
 GAUDON Charles, Homme d'équipe, Moulins.
 BERTRAND Firmin, Aide-ouvrier, Oullins.
 GUILLOT Alfred, Conducteur, Grenoble.
 MEFFRE Albert, Cantonnier, Reillanne.

MM.

BOSSON François, Facteur mixte, Sallanches-Combloux.
 LARNAC Joseph, Conducteur, Nîmes.
 CHAUSSIN Lucien, Aide-ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 PAULET Julien, Homme d'équipe, Miramas.
 RONCAGLON Eugène, Conducteur de machines-outils, Oullins.
 AGUILLON Félix, Garde-signaux, Pas-des-Lanciers.
 BINDER Louis, Cantonnier, Roquevaire.
 PESSIN Louis, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Belfort.
 MARY Alexandre, Homme d'équipe, Paris.
 REBOUL Jean, Homme d'équipe, Marseille-Prado.
 BRIANE Georges, Facteur aux écritures, Givors.
 BARTHOMEUF Marius, Homme d'équipe, Meyrargues.
 BOUILLIER Louis, Homme d'équipe, Montceau-les-Mines.
 VAILLANT James, Garçon de bureau, Paris (Expl.).
 ROLLAND Alfred, Homme d'équipe, Paris.
 FREVILLE Justin, Cantonnier, Tracy-Sancerre.
 TADEC Georges, Cantonnier, Pontaix-Sainte-Croix.
 FAYARD Antonin, Aiguilleur de 2^e classe, Clermont-Ferrand.
 AUNE Joseph, Lampiste-appareilleur, Marseille-St-Charles.
 FOURNOL François, Facteur aux écritures, Montpellier.
 ARIH Don, Conducteur, Marseille.

RÉCOMPENSES HONORIFIQUES POUR ACTES DE COURAGE ET DE DÉVOUEMENT

Par décret en date du 19 octobre 1928, des médailles d'honneur et des mentions honorables ont été accordées et des lettres de félicitations ont été adressées aux agents désignés ci-après, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement :

Médailles de bronze : MM. FAURE Jean, Chef de gare à Cagnes-sur-Mer ; EYGLUNENT Ach., Homme d'équipe à Grenoble.
Lettres de félicitations : MM. SEYSSSEL Louis, Manœuvre à Oullins ; PATON Joseph, Employé à Pierre-Bénite.
Mention honorable : M. DIVERSIN Auguste, Facteur enregistrant à Cravant-Bazarnes.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

Les Agents dont les noms suivent sont mis à l'Ordre du Jour du Réseau :

M. VEYRET Auguste, Chef de train à Paris.

Dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre 1928, lors du déraillement de son train entre les gares d'Ancy-le-Franc et de Nuits-sous-Ravières, cet Agent, bien que bousculé par le déraillement de son fourgon, a conservé toute sa présence d'esprit et, dès l'arrêt, s'est porté à l'avant pour couvrir sur voie 1 et a arrêté le train 171 à 500 ou 600 mètres de la machine du 654.

Mme LAUBIN Gustave, Garde-barrières à Chalette, passage à niveau 92, ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis par Corbeil.

A fait preuve de grande initiative et de dévouement. Le 21 octobre 1928, à 21 h. 20, une automobile ayant défoncé la barrière du passage à niveau et la voie se trouvant ainsi obstruée alors qu'un express était annoncé, Mme LAUBIN, qui n'était plus de service, s'est levée aussitôt et, sans prendre le temps de se vêtir, s'est portée courageusement au devant du train, qui a pu ainsi être arrêté juste avant de heurter l'obstacle.

Mme MARTIN Edouard, Garde-barrières à Chignin, passage à niveau 36 de la ligne de Culoz au Mont-Cenis.

Victime de son courage et de son dévouement. Le 22 octobre 1928, une voiture s'étant trouvée immobilisée au milieu des voies et l'arrivée d'un train étant imminente, Mme MARTIN s'est rendu à distance pour poser des pétaards afin de couvrir l'obstacle, mais en revenant à son poste

et en faisant des signaux d'arrêt au train, elle a trébuché et a été tuée par ce train.

M. PAOLANTONACCI Alexandre, Elève-Mécanicien au dépôt de Lunel.

Le 4 décembre 1928, conduisant un train automoteur, et grièvement blessé à la tête, entre les gares de Lunel et de Gallargues, en se penchant en dehors des rampes pour se rendre compte d'un bruit anormal qui se produisait du côté gauche de la voiture automotrice, est tombé sans connaissance sur la plateforme, mais, revenu rapidement à lui, s'est relevé et, la figure ensanglantée, a continué son train jusqu'à Gallargues, où il a jeté lui-même le feu du truck automoteur pour éviter toute avarie à la chaudière.

A montré dans la circonstance un sang-froid et un dévouement au-dessus de tout éloge. Grâce à sa présence d'esprit, il n'y a eu à déplorer aucun autre accident de personne ni à constater aucune avarie.

M. PLANCHE-LURON Victor, Homme d'équipe à la gare de Pont-de-Beauvoisin.

A fait preuve de courage et de dévouement.

Dans la nuit du 5 décembre 1928, a surpris un individu qui volait du charbon en gare de Pont-de-Beauvoisin et, malgré une vive résistance de cet homme qui le blessa au visage, a réussi à l'appréhender et à le remettre entre les mains de la Gendarmerie.

L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION DE LA LIGNE DE NICE A CONI

AVEC EMBRANCHEMENT DE BREIL VERS VINTIMILLE

par M. MAUCUIN, Ingénieur Principal au Service de la Construction.

Les Chemins de fer français ont fait plus particulièrement parler d'eux dans la presse, en ces derniers mois; il est d'ailleurs assez réconfortant, à cet égard, de constater que les grosses manchettes des quotidiens ne sont pas utilisées exclusivement, comme on le prétend, pour la chronique des crimes ou des scandales. Une autre constatation s'impose, qui nous intéresse plus directement : pour une industrie que l'auto serait, selon certains augures, en passe de tuer, une telle activité ne paraît-elle pas le signe d'une bien étonnante vitalité (1) ?

Après la percée des Pyrénées en juillet, voici que, coup sur coup, interviennent en octobre d'abord, deux événements dont le Bulletin aura l'occasion de parler : la pose de la première pierre de la gare de l'Est à Paris, et l'ouverture de la nouvelle ligne de Saint-Dié à Saales et à Rothau, à travers les Vosges; ensuite, le 30, l'inauguration de la nouvelle ligne P. L. M. de Nice vers Coni, suivie elle-même, dans les premiers jours de novembre, de celle de la ligne de Casablanca à Marrakech, dont on trouvera plus loin un écho dans le Bulletin.

Pour nous « P. L. M. », il convient naturellement de nous arrêter plus spécialement à la ligne Nice-Coni. Et, tout d'abord, pourquoi une ligne Nice-Coni ? Deux causes essentielles sont à l'origine de cette œuvre. L'une est d'ordre local et réside dans l'intérêt que présentait, pour les habitants de Breil et de Sospel, une liaison meilleure avec Nice, dont ils sont

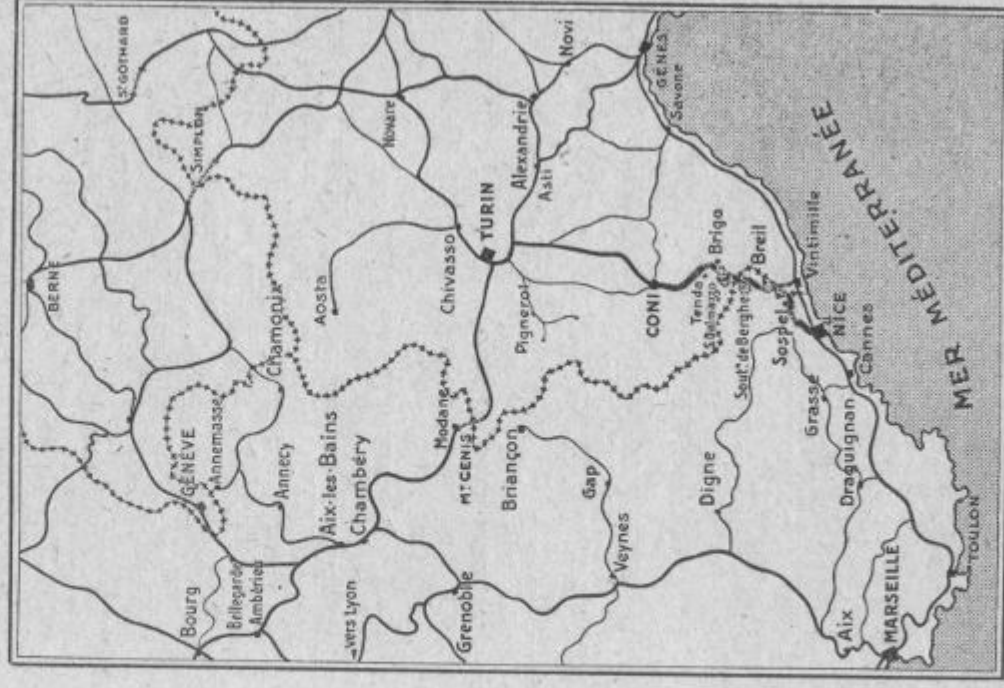


Fig. 1 — Situation de la nouvelle ligne par rapport aux anciennes.

(1) Il n'est pas inutile de noter à ce sujet que la durée du trajet de Breil à Nice en automobile est de plus de trois heures, alors que le train opère maintenant la liaison en un temps trois fois moindre.

séparés par de forts massifs montagneux. L'autre est d'ordre international : elle tient, d'une part, au désir depuis longtemps exprimé par la population piémontaise de disposer aussi d'une relation directe avec Nice et, d'autre part, au dessein italien de joindre en outre Turin à Vintimille (voir la carte *fig. 1*). Ce dernier projet avait d'ailleurs reçu, dès la fin du siècle dernier, un début de réalisation sous la forme d'une amorce de la ligne de Coni à Tende. Mais le tracé, qui suivait la vallée de la Roya, devait obligatoirement emprunter le territoire français.

C'est dans ces conditions qu'une Convention fut signée en 1904 entre la France et l'Italie, en vue de l'établissement de la ligne que l'on vient d'inaugurer. Déclarée d'utilité publique et concédée à la Compagnie P. L. M. en 1906, elle fut entamée effectivement en 1909, après achèvement des études préliminaires. Suspendue pendant la guerre et ralentie depuis par la modicité des crédits, la construction a donc duré en apparence dix-neuf ans, mais douze seulement peuvent être comptés comme réellement actifs.

Un tel délai n'a rien d'excessif certes, car la construction en pleine montagne d'une ligne de chemin de fer est une œuvre extrêmement délicate. Celle qui nous occupe et dont un plan spécial est donné ici (*fig. 2*) s'étend sur 63 km 2. Or, elle présente quarante-cinq souterrains et se trouve ainsi

en tunnel, au total, sur plus de deux tiers du parcours (exactement sur 23 km 6). Le souterrain du Col de Braus est long à lui seul de 5.939 m.; celui du Mont Grazian de 3.887 m. Ces tunnels correspondent d'ailleurs à la percée des massifs montagneux auxquels se heurtaient, ainsi qu'il a été dit plus haut, les communications de Sospel et surtout de Breil vers Nice. Il est intéressant, à cet égard, de noter que le tunnel

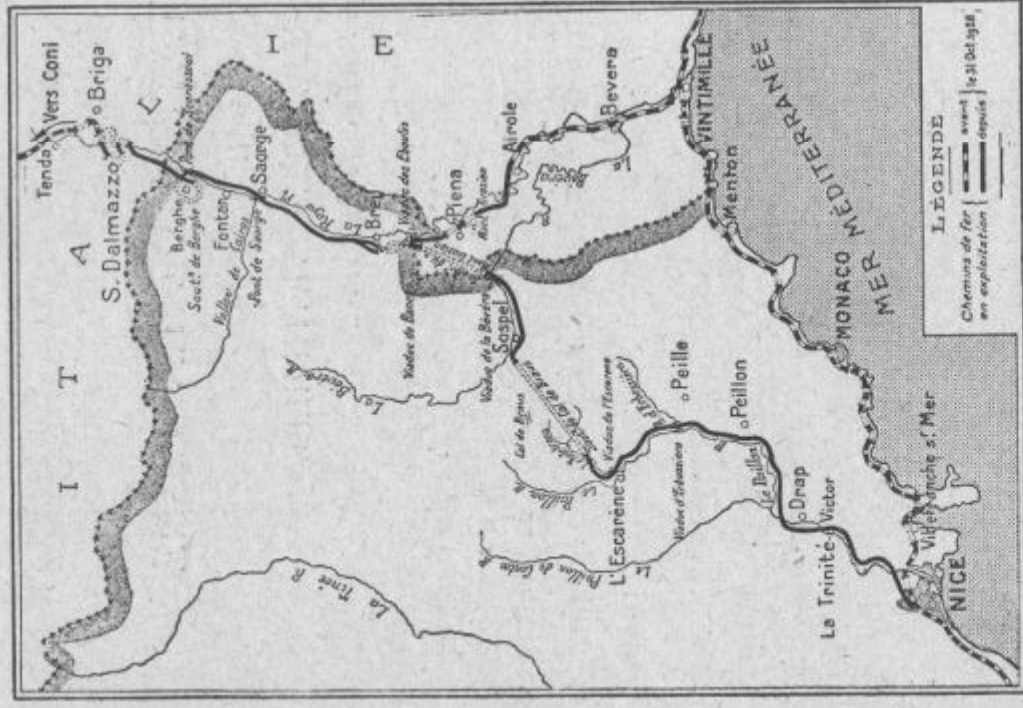


Fig. 2 — Plan spécial de la nouvelle ligne.

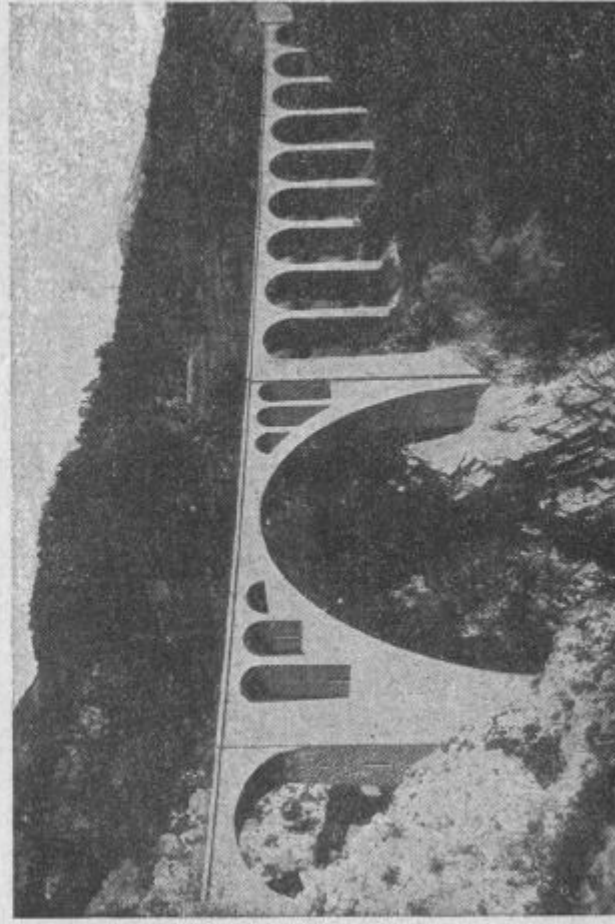


Fig. 3 — Viaduc d'Erboissiera.

du col de Braus est le plus long des tunnels construits pour deux voies (1) et ayant leurs deux têtes en France.

De nombreux ponts et viaducs, parmi lesquels trente-neuf ont plus de 10 mètres d'ouverture, achèvent de donner à cette ligne l'aspect pittoresque qui la caractérise et leur présence témoigne des difficultés rencontrées. Il est donné ici quelques vues de certains de ces beaux ouvrages (fig. 3, 4, 5, 6).

Si l'on ajoute que la ligne est pour près de moitié en courbes, qu'elle est en palier à peine sur un peu plus du dixième de son étendue, qu'enfin des difficultés spéciales à la

(1) La ligne est à voie unique (sauf entre Nice et Nice Saint-Roch) mais les longs souterrains ont été percés pour deux voies afin d'améliorer leur aération.

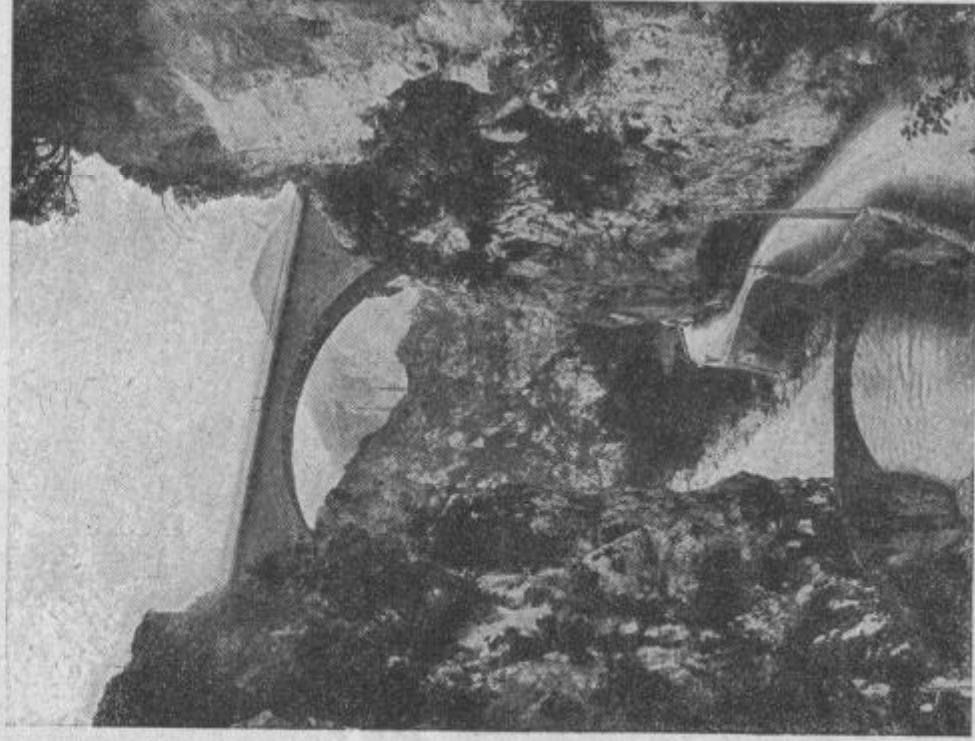


Fig. 5 — Pont de Saorge.

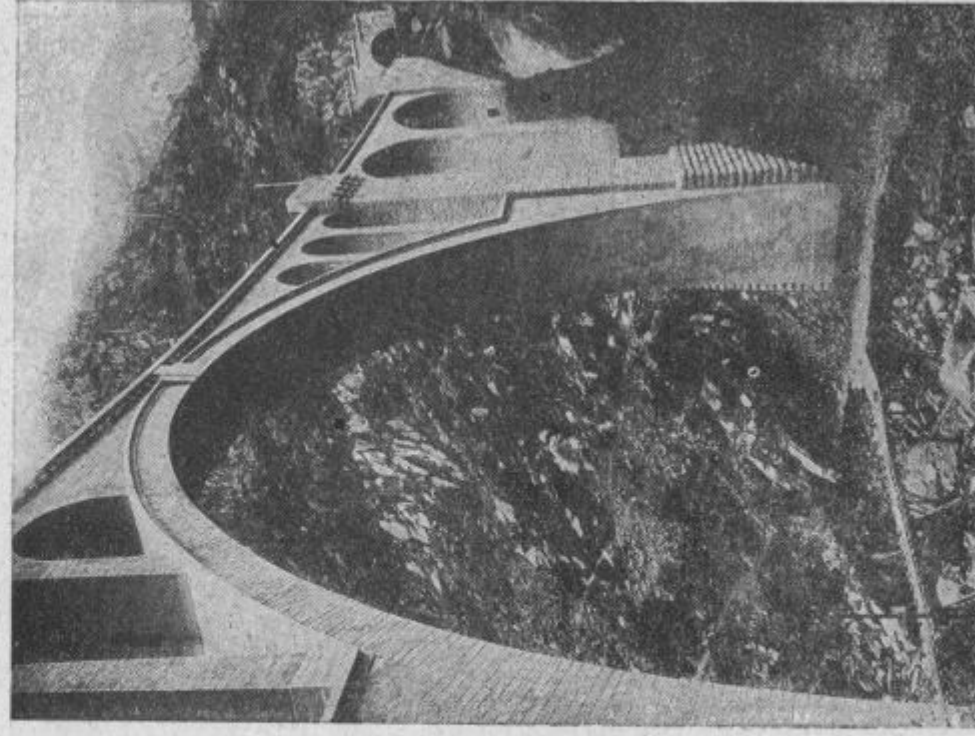


Fig. 6 — Pont de Scarassout.

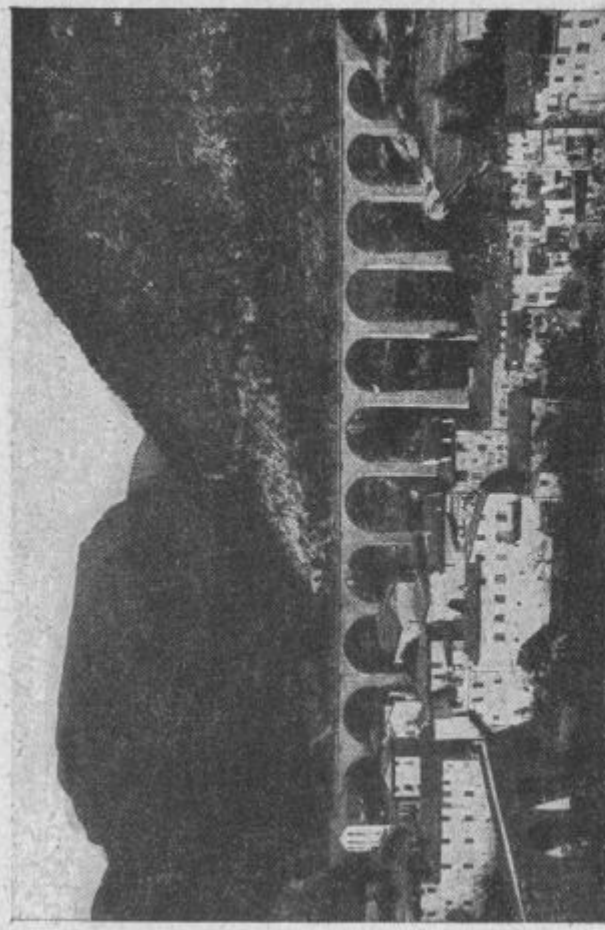


Fig. 4 — Viaduc de l'Escarène.

nature de certains terrains considérés sont venues s'ajouter aux difficultés ordinaires (crues de torrents, venues abondantes d'eaux lors du percement de certains souterrains, etc.), on comprendra aisément qu'un long temps et beaucoup de science et de dévouement aient été nécessaires pour mener à bien cette grande œuvre, à laquelle restent particulièrement attachés les noms de MM. Séjourné et Martinet, les Chefs éminents du Service de la Construction du P. L. M.

Depuis le 31 octobre, chacun peut aller admirer cette ligne si pittoresque, où les bâtiments

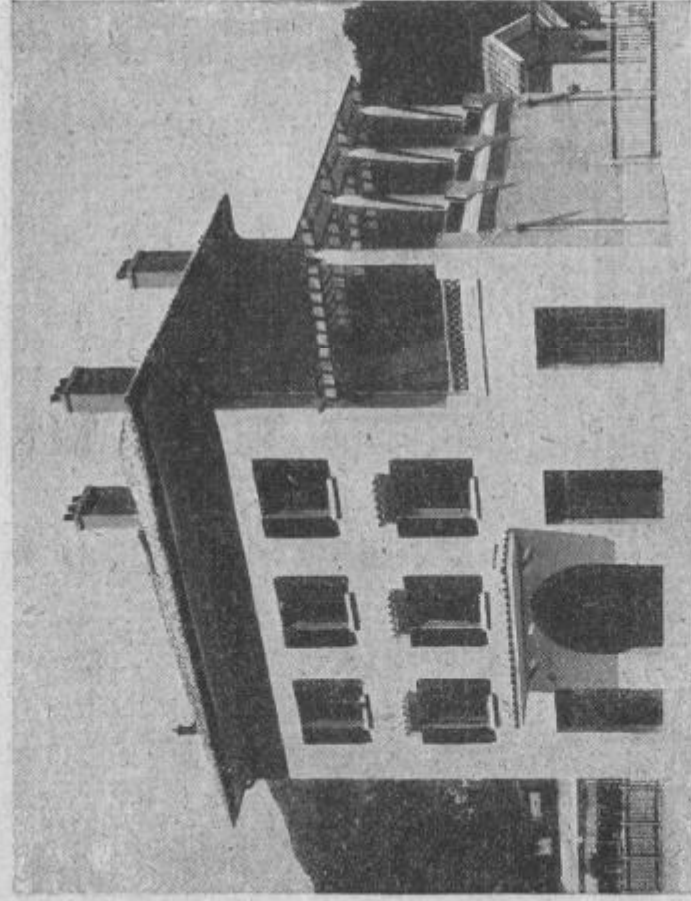


Fig. 7 — Bâtiment des voyageurs de la gare de l'Escarène.

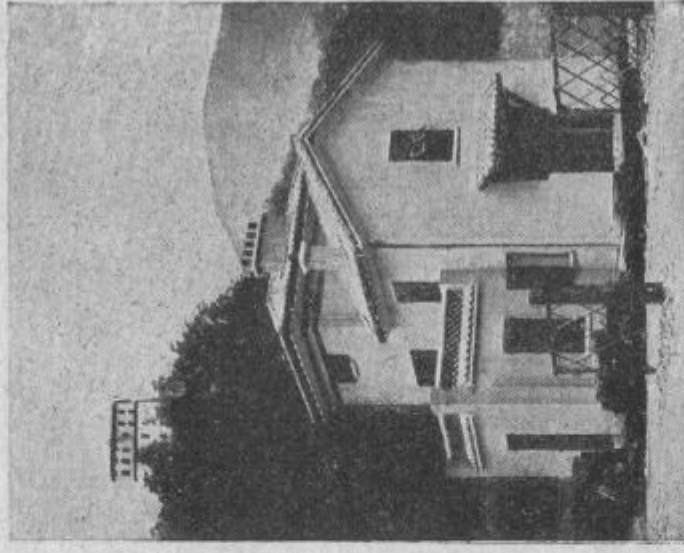


Fig. 8 — Maison de garde.

des gares eux-mêmes (fig. 7), ceux construits à l'intention du personnel (1) et jusqu'aux maisons de garde (fig. 8) ont été édifiés avec le souci, non seulement de présenter les dispositions les plus commodes, mais encore de s'harmoniser au point de vue architectural avec le style local des habitations.

Et chacun peut se réjouir de la vitalité nouvelle que va donner au Sud-Est de la France cette voie qui raccourcit de près de 100 kilomètres le trajet de Nice à Turin et qui rapproche de la Riviera française les voyageurs venus du Piémont et de la Suisse.

« Faciliter les échanges matériels, c'est-à-dire harmoniser les productions, faciliter les contacts moraux, c'est-à-dire améliorer la compréhension, voilà le rôle éminent des Chemins de fer », a dit notre Ministre des Travaux publics lors de l'inauguration.

La ligne Nice-Coni promet d'ores et déjà de constituer une heureuse application de ces paroles.

(1) Quinze de ces maisons ont été construites aux abords immédiats de la gare de Breil pour le seul personnel P. L. M. de cette gare. Elles présentent 53 logements avec éclairage électrique et eau courante dans toutes les cuisines.

L'EXPOSITION D'AUTOMNE A LYON ET LE SERVICE AGRICOLE DE LA COMPAGNIE P. L. M.

par M. RAYBAUD, *Inspecteur Principal de l'Exploitation,*
Chef du Service Agricole de la Compagnie.

Tous les automnes, dans le cadre imposant que constitue le Palais de la Foire, à Lyon, s'abrite une importante Exposition agricole organisée par la Compagnie P. L. M. avec la collaboration de l'Administration de la Foire de Lyon et avec le concours des grands Réseaux français.

Lyon, par la richesse agricole propre de sa région, par sa situation géographique, au centre de notre Réseau, en relations directes tant avec les grandes régions productrices de France qu'avec les grands marchés étrangers, devait normalement devenir le point où, périodiquement, se rencontreraient tous ceux qui s'intéressent au négoce des produits du sol.

C'est pourquoi notre Compagnie, avant même que fût édifié le Palais de la Foire, a eu le désir de créer là une grande manifestation annuelle qui puisse devenir la « Foire Agricole Française ».

Aussi, dès 1922, conviait-elle un certain nombre d'agriculteurs du Réseau à venir exposer leurs produits dans des baraquements élevés sur la Place Bellecour. Cette première réunion obtint un tel succès que l'Administration de la Foire, convaincue du rôle important que pouvait jouer dans l'avenir une pareille manifestation, demandait à la Compagnie P. L. M. de renouveler chaque année son effort,

et s'engageait à lui offrir le Palais de la Foire, nouvellement construit, pour y installer une exposition plus importante encore.

Le chemin parcouru depuis 1922 est considérable. La manifestation de la Place Bellecour couvrait un emplacement de 2.500 mètres carrés; celle qui vient de se tenir en 1928 a exigé une surface de 16.000 mètres carrés.

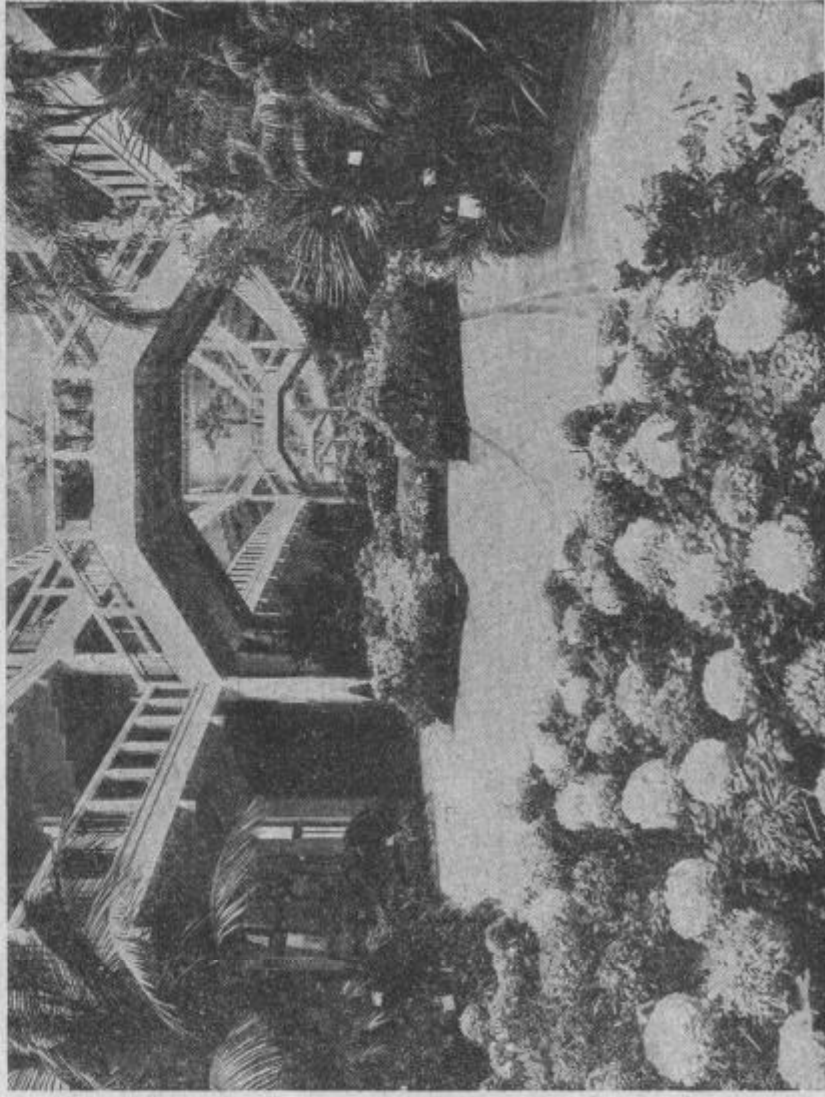


Photo Lefevre, Lyon.

L'Exposition Agricole d'Automne de Lyon ouvre généralement ses portes dans la première semaine de novembre. Cette date permet la présentation des beaux chrysanthèmes (*voir figure*), en même temps qu'elle autorise, sur une grande échelle, l'apport des fleurs et des plantes vertes de notre littoral méditerranéen. Toutefois, cette année exceptionnellement, la date prévue a été avancée au 29 septembre, pour permettre aux visiteurs d'admirer une collection particulièrement remarquable de roses lyonnaises. Nous devons ajouter que la Belgique et la Hollande ont envoyé leurs plus beaux spécimens de plantes vertes et de fleurs coupées, ce qui indique le caractère international que tend à prendre cette manifestation.

Dans les galeries latérales du Palais, de nombreux exposants en des stands très visités, avaient présenté, outre des lots superbes de fruits et de légumes, toute la gamme des vins de France, des huiles et des conserves.

La grande salle, réservée à la pisciculture, comprenait un grand nombre de bacs contenant toutes les variétés de poissons de rivière, de lac et d'étang.

Une galerie entière était consacrée à la sylviculture. Elle était agrémentée de nombreuses photographies et de documents relatifs au boisement, aux améliorations pastorales et à l'industrie du bois; le fond de la grande allée centrale présentait même le décor d'une reconstitution de forêt.

Enfin, une collection complète de tous les animaux à fourrure élevés en France, depuis le lapin jusqu'au renard argenté et même jusqu'aux castors et aux rats musqués, complétait l'exposition.

Pour l'organisation de pareilles manifestations, la Compagnie P. L. M. possède un « Service Agricole » rattaché à la 6^e Division de l'Exploitation, créé en 1912, et qui comprend un Inspecteur Principal et quelques Inspecteurs, Sous-Inspecteurs ou Contrôleurs techniques, tous anciens élèves de l'Institut National agronomique ou de l'Ecole d'Agriculture de Grignon.

On se doute bien, d'ailleurs, que ce Service ne borne pas son activité à mettre sur pied des expositions : une exposition, quelque somme de travail qu'elle représente, n'est que l'illustration momentanée d'une œuvre de longue haleine.

Et cette œuvre de longue haleine, éminemment indiquée sur un réseau où le transport des produits de l'agriculture est d'une importance si considérable, consiste d'abord dans l'étude minutieuse des différents terrains et des productions qui, dans chaque cas, s'y développent le mieux.

Elle consiste aussi dans la sélection des meilleures semences et dans leur propagation; elle consiste encore dans la détermination et la généralisation des meilleures méthodes de culture.

Et ainsi apparaît la raison d'être du Service Agricole du P. L. M., ainsi conçoit-on son rôle : améliorer la production sur le Réseau et, par là même, y créer à proprement parler de la richesse, dont tout le monde, sous toutes sortes de formes, est appelé à profiter — à commencer par le trafic lui-même.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur ce rôle du Service Agricole et d'en exposer quelques aspects.

L'INAUGURATION DE LA LIGNE CASABLANCA-MARRAKECH ET LES CHEMINS DE FER DU MAROC

Une semaine à peine s'était écoulée depuis l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Nice à Coni que l'on célébrait, sur le grand continent noir, de l'autre côté de la Méditerranée, une cérémonie inaugurale du même ordre. Le rapprochement entre les deux événements est assez digne d'être souligné : d'une part un nouvel accroissement du réseau qui possède la plus ancienne ligne des chemins de fer français, d'autre part une nouvelle étape de croissance de l'un des plus jeunes réseaux créés par la France.

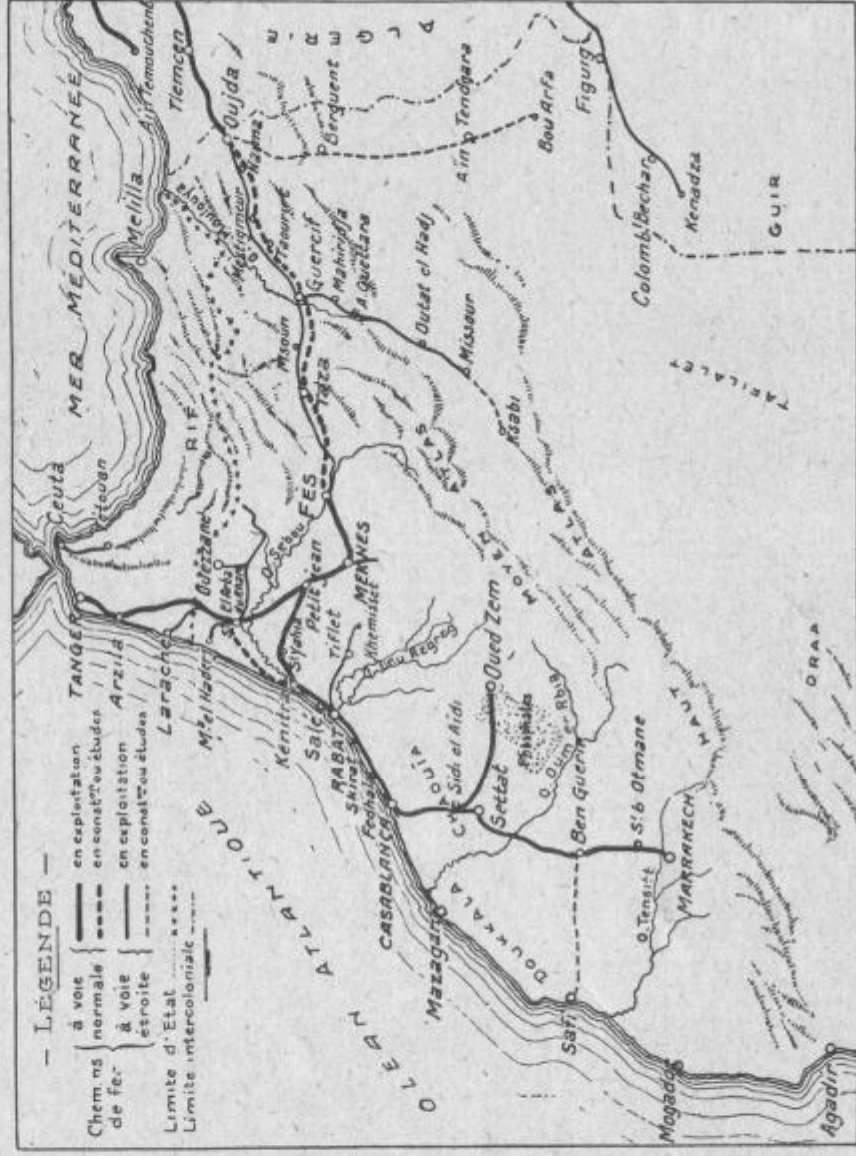


Fig. 1. — Les Chemins de fer du Maroc.

Si le chemin de fer de Saint-Etienne à Andrézieux date en effet d'un siècle, les chemins de fer du Maroc sont, par contre, de tous nouveaux venus, puisqu'ils n'existaient, avant la guerre, que sous la forme de voies de 0 m.60.

On voit sur la carte (fig. 1) quel chemin a été parcouru depuis :

313 kilomètres de voie normale, en exploitation totale depuis 1927 (dont 203 en zone de protectorat français), relie Tanger à Fez, par Petitjean;

215 kilomètres de voie normale — entièrement exploités depuis 1925 — joignent Petitjean à Casablanca, par Kénitra et Rabat;

250 kilomètres de voie normale constituent la ligne dont on vient de célébrer l'ouverture le 7 novembre dernier (voir fig. 2 et 3): Casablanca-Marrakech, par Sidi-el-Aïdi;

120 kilomètres

enfin de voie normale se détachent de la ligne précédente à Sidi-el-Aïdi et desservent la région des riches gisements de phosphates d'Oued-Zem.

Même en passant sous silence les quelque 1.250 kilomètres de voies de 0 m. 60, qui complètent pourtant d'une façon très heureuse le réseau ferré marocain et qui servent, dans de nombreux cas, d'avant-coureur à

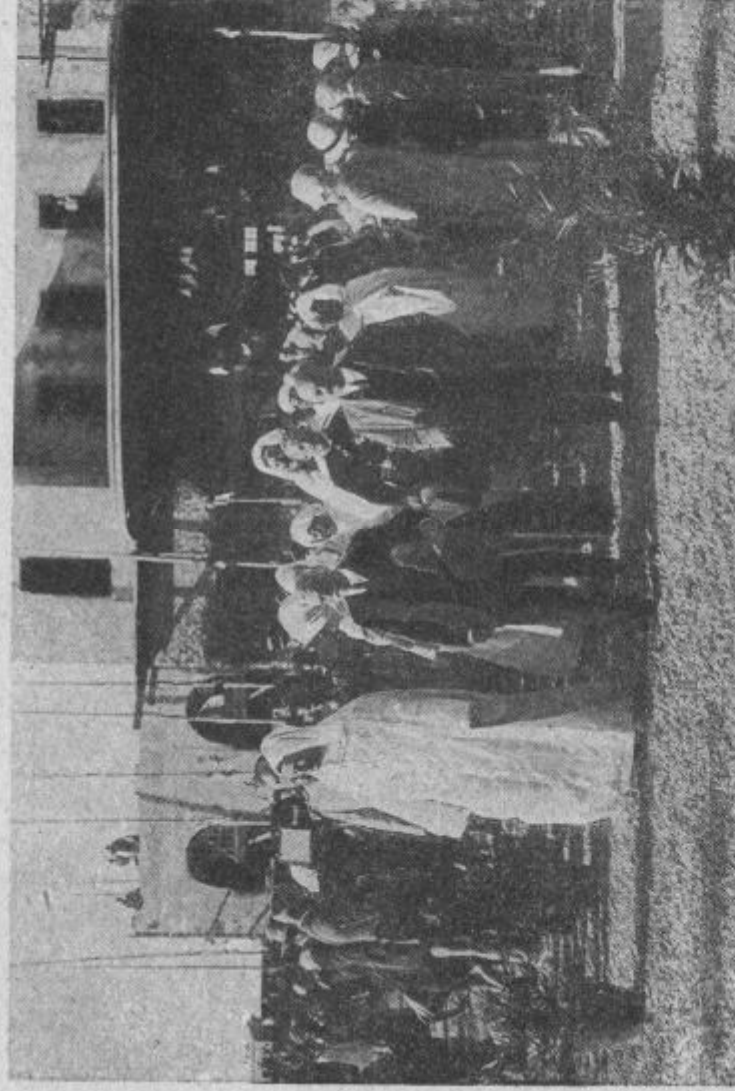


Photo A. Cassuto, Casablanca.

Fig. 2. — L'arrivée à Marrakech du premier train. — Le cortège officiel sortant de la gare.

la voie normale, on se trouve donc en présence, en ne tenant compte que de cette dernière, de près de 800 kilomètres régulièrement exploités de lignes nouvelles, surgies de terre, en moins de dix ans, dans un pays encore inconnu et farouchement fermé il y a seize ans !

Que des trains sillonnent aujourd'hui cette contrée, qu'ils passent sur des ouvrages

d'art dignes de ceux de la Métropole (fig. 4 et 5), que la traction électrique, cette dernière venue des merveilles ferroviaires contemporaines, fonctionne déjà entre Casablanca et Rabat et sur « la ligne des phosphates » (fig. 6), voilà qui est bien digne d'un conte des Mille et une Nuits moderne.

Il est permis de noter avec satisfaction que dans cette réalisation, une certaine part de mérite revient au P. L. M., qui a participé

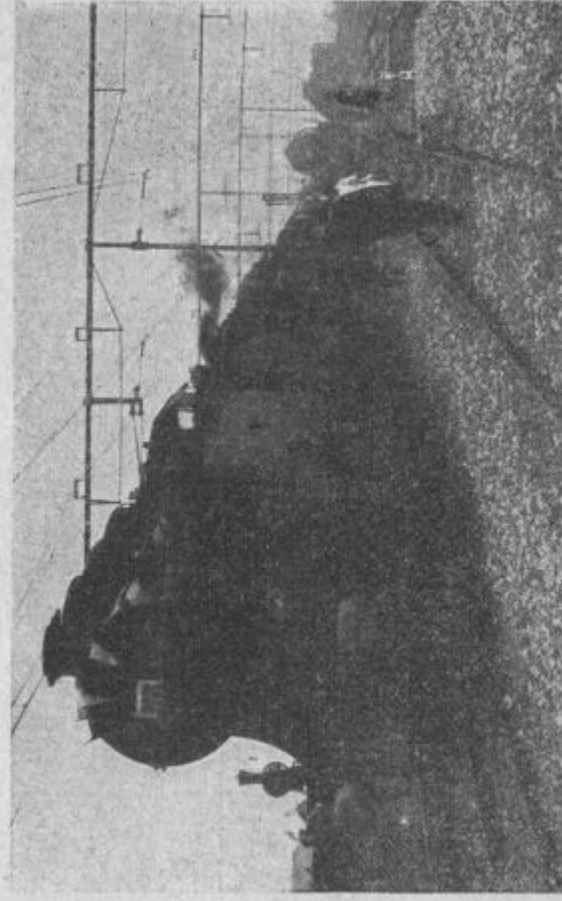


Photo A. Cassuto, Casablanca.
Fig. 3. — Le train d'inauguration.

à la constitution de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc (1) et a envoyé là-bas quelques-uns de ses pionniers des divers degrés de la hiérarchie.

La ligne Casablanca-Marrakech, qui vient d'être ouverte, n'est d'ailleurs pas le dernier mot du développement du réseau marocain. Pour s'en tenir à l'essentiel, une œuvre d'impor-



Fig. 4. — Pont sur l'Oued Oum er Rbia.

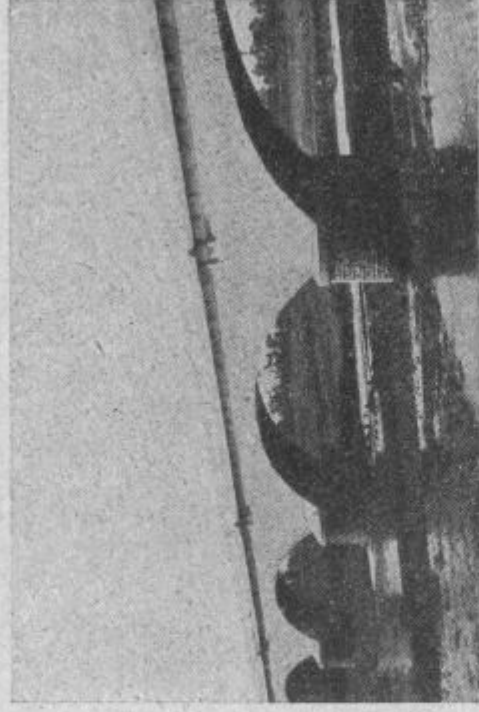


Fig. 5. — Pont sur l'Oued Tensift, aux approches de Marrakech.

tance reste notamment encore à réaliser : la jonction Fez-Oudjda-frontière algérienne (350 kilomètres) *par voie normale*. Cette jonction n'existe actuellement que par voie de 0 m. 60, mais la construction nouvelle est en cours et l'on peut espérer assez proche le jour où la voie normale

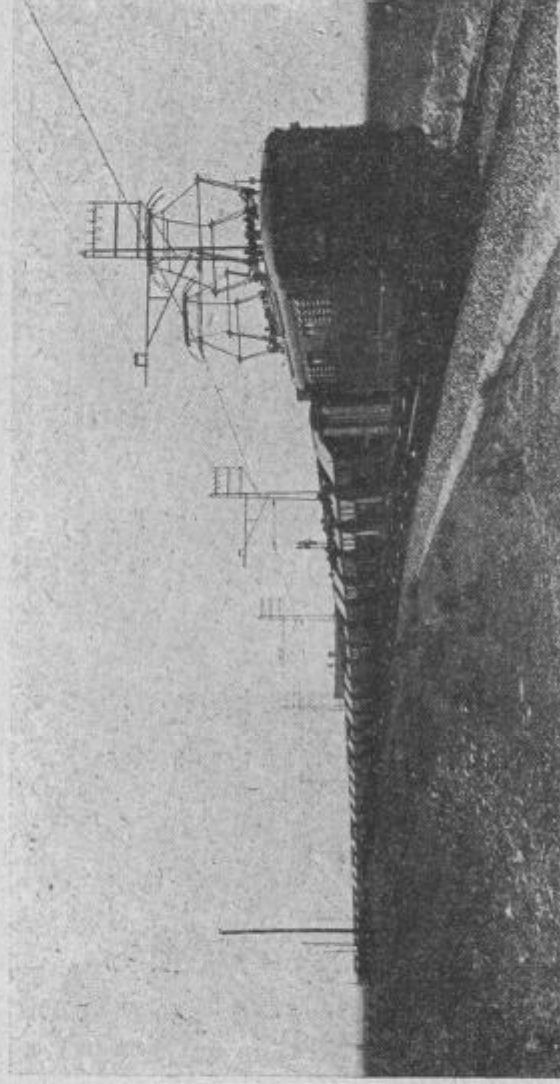


Photo A. Cassuto, Casablanca.

Fig. 6. — Un train de phosphates.

règnera sans discontinuité de l'Est de la Tunisie à l'Ouest du Maroc, à travers l'Algérie, sous la forme d'un Trans-Nord-Africain de quelque 2.700 kilomètres !

(1) La Compagnie française des Chemins de fer du Maroc a reçu la concession des diverses lignes marocaines à l'exception du Tanger-Fez, qui emprunte successivement une zone internationale, une zone de protectorat espagnol et une zone de protectorat français et dont l'exploitation est confiée à une Compagnie franco-espagnole.

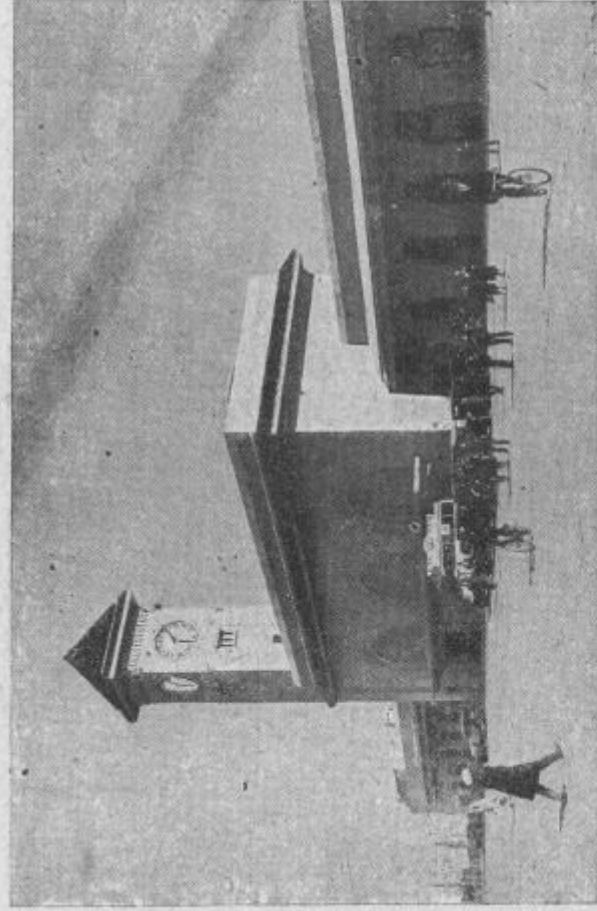


Photo Flandrin, Casablanca.

Fig. 7. — La gare de Casablanca.

En attendant l'accomplissement de cette œuvre capitale, il y a lieu de saluer celui de l'étape Casablanca-Marrakech, qui relie les deux villes les plus peuplées du Maroc : le grand port moderne (voir fig. 7, la photographie de la gare) et la prestigieuse capitale du Sud à peine sortie de son mystère (voir la photographie de ses pittoresques remparts, fig. 8). Une telle liaison prélude sans doute à un nouvel essor de richesse pour le pays.

Cet essor, depuis le début de la pacification française, peut être mesuré en particulier par le mouvement des marchandises manutentionnées dans les ports, qui est de cinq à sept fois plus important aujourd'hui qu'en 1912. Il se révèle aussi dans la progression du trafic : la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, à elle seule, a transporté en 1927, sur les 406 kilomètres exploités à cette époque, 243 millions de tonnes kilométriques de marchandises contre 187 millions en 1926 et 144 millions en 1925, sur 368 kilomètres exploités.

Le rail n'apporte d'ailleurs pas seulement à la région de Marrakech un débouché possible ; il écarte encore le péril mortel des famines causées quelquefois par une production irrégulière.

Et ce seul bienfait ne suffirait-il pas à justifier pleinement les « youyou » de joie qu'ont poussés les indigènes au passage du train inaugural ?

□ □ □ □

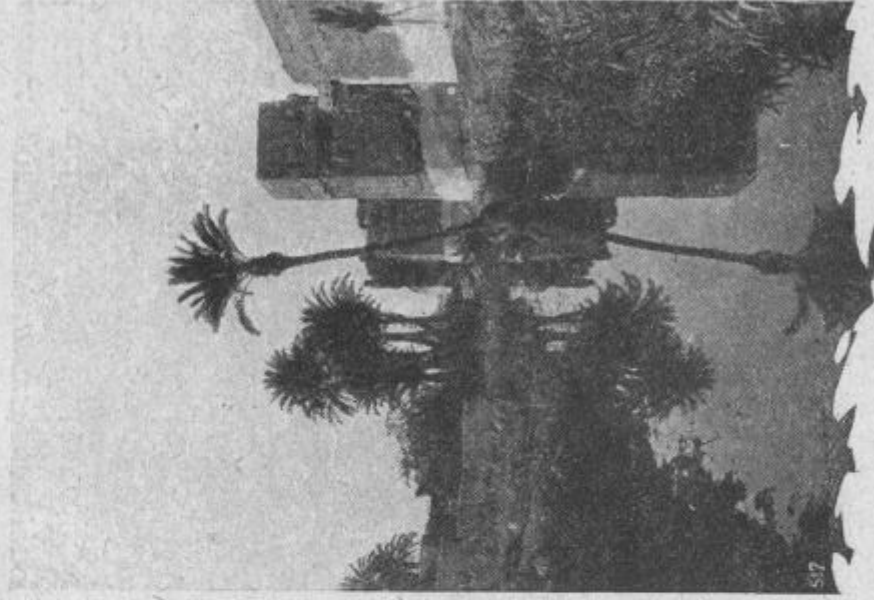
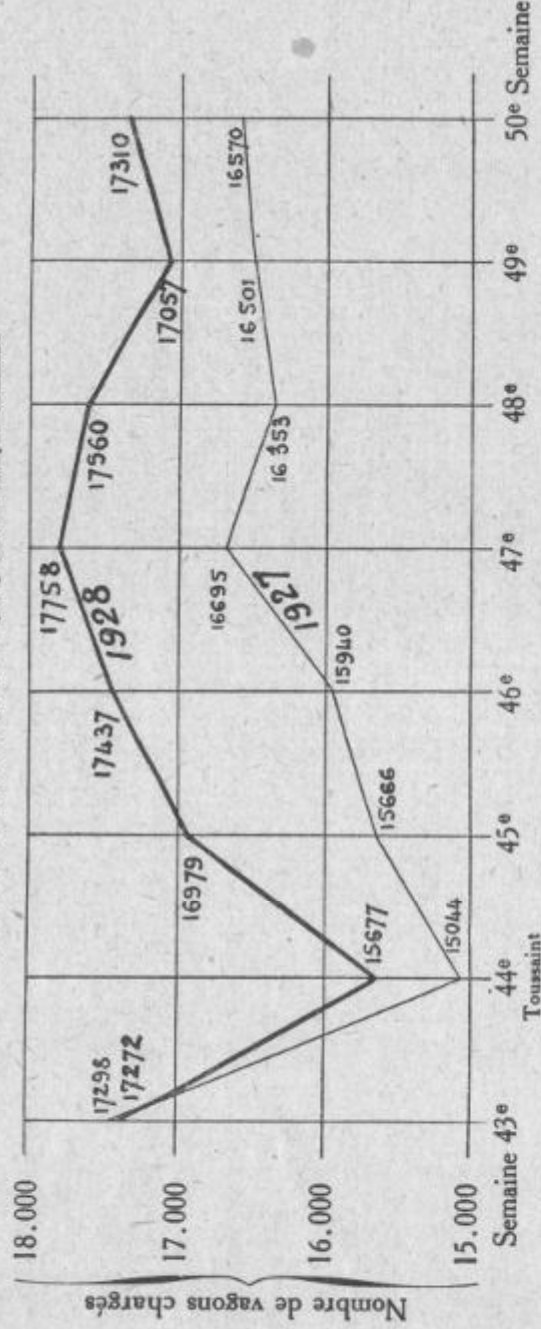


Photo Flandrin, Casablanca.

Fig. 8. — Les remparts de Marrakech.

Trafic du Réseau P. L. M. du 21 Octobre au 15 Décembre 1928

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant chaque semaine

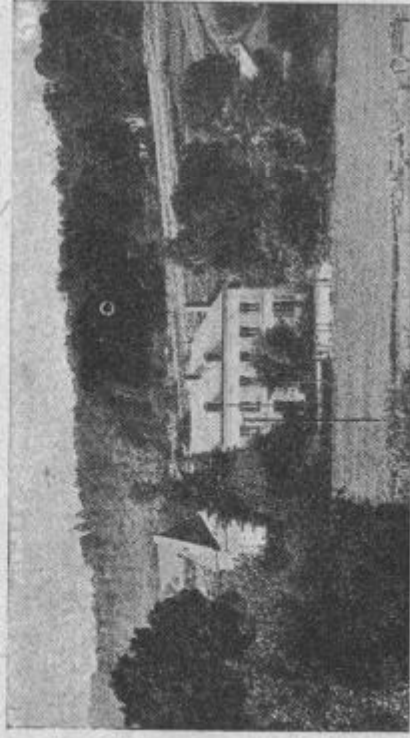


REVUE DOCUMENTAIRE

Une Maison de Retraite.

Le 23 octobre 1928 a été inaugurée, à Saint-Martin-d'Ablois, près d'Épernay, la première maison de retraite créée par la Société le "Refuge des Cheminots", à la tête de laquelle se trouve M. Rosset, Président de la Fédération Nationale des Retraités des Chemins de fer.

Celui-ci, dans son discours inaugural, a résumé ainsi les buts de l'œuvre qu'il a entreprise : "Permettre à ceux de nos adhérents, trahis moralement ou matériellement par leurs forces ou ayant perdu des



affections qui ne se remplacent plus, de trouver l'asile où ils viennent se réfugier au milieu de camarades de travail, dans une atmosphère de cordialité où règneront le respect et la sympathie réciproques."

La définition est complète, il n'y a rien à y ajouter. Les vieux Agents de chemins de fer pourront ainsi trouver dans cet établissement, créé pour eux, le repos physique, le réconfort moral et la sécurité absolue du lendemain.

On ne peut que se réjouir de cette application de

deux grandes vertus sociales qu'on ne développera jamais trop : la prévoyance et la solidarité.

Cette première réalisation, à laquelle tous les Réseaux ont d'ailleurs participé, n'est paraît-il qu'un commencement. "Le Refuge des Cheminots" espère bien continuer et nous souhaitons vivement qu'il y réussisse.

La Compagnie P. L. M. prépare elle-même, pour en confier la gestion au "Refuge des Cheminots", une maison de retraite dont elle poursuit activement l'aménagement "dans une région bénie où les fleurs germent sans culture à l'ombre des oliviers et des palmes..."

La date d'ouverture n'en est pas très éloignée. Bientôt le *Bulletin* en reparlera.

L'entretien des voies par "soufflage"

Pour remédier aux imperfections du plan de roulement des voies, le personnel d'entretien utilise une pioche à bourroir (batte) avec laquelle on refoule les éléments du ballast sous les traverses. Cette opération — le bourrage — présente deux inconvénients : les cailloux sont souvent brisés par le choc de l'outil et les éclats et poussières ainsi produits entourent le ballast d'une gangue qui, mouillée, lui fait perdre sa stabilité. D'autre part, le maniement de la batte est, à la longue, fatigant.

La Compagnie, préoccupée de ce double inconvénient, met depuis quelques années en application un nouveau procédé d'entretien, le "soufflage", qui consiste, après avoir soulevé la voie, à la caler en glissant sous elle, au moyen d'une pelle, des cailloux très plats (palets).

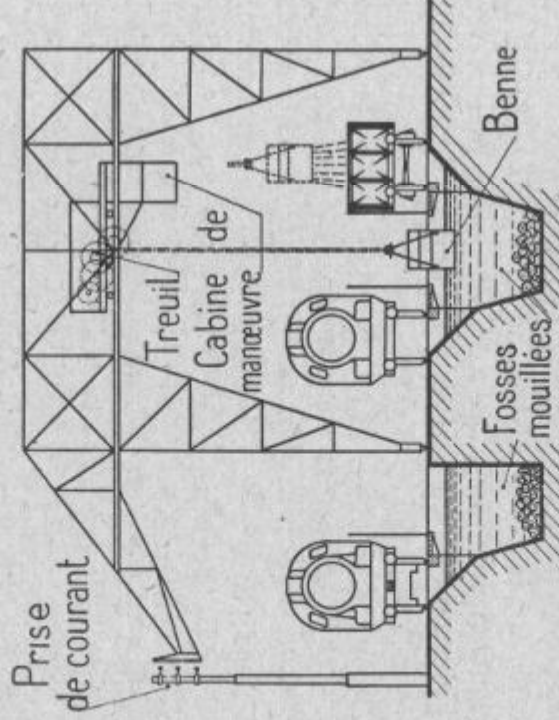
Le levage est fait sans fatigue avec des crics appro-

priés, et il n'y a plus d'émiettement du ballast; un article ultérieur exposera les détails de cette méthode, dont l'application se généralise.

Manutention mécanique des scories dans les dépôts.

Lorsque les locomotives rentrent au dépôt après avoir remorqué un train, on vide leur cendrier dans une fosse, puis les scories ainsi accumulées sont chargées sur wagon et transportées au loin. Généralement, c'est au jet de pelle que les scories sont sorties de la fosse, puis lancées dans le wagon.

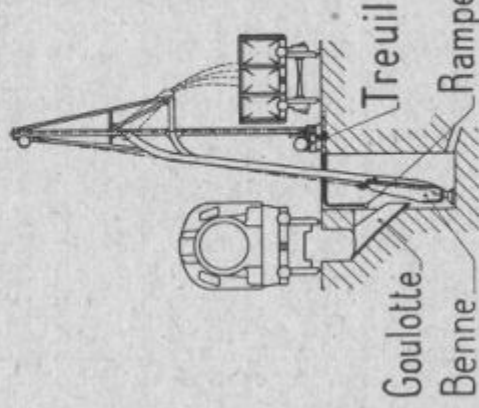
Dans les dépôts de Laroche et de Roanne, la fosse où tombent les scories est à fond incliné vers un bassin profond et rempli d'eau; leur écoulement est favorisé par un abondant arrosage du plan incliné. On assure ainsi leur extinction et on réduit au minimum la production des poussières.



Les scories accumulées au fond du bassin en sont retirées au moyen d'une benne preneuse manœuvrée par une grue à portique, qui enjambe les voies de rentrée munies de fosses et les bassins pleins d'eau. Cette benne transporte les scories mouillées sur le wagon qui sert à leur évacuation.

On vient de mettre en service, au dépôt de Marseille - Blancarde, un appareil moins important, d'une conception différente.

Une goulotte s'ouvre en un point du fond de la fosse dans laquelle on vide les cendriers. On y pousse à la pelle les scories, qui s'écoulent



dans une benne située au bas de la goulotte. Pendant le remplissage de la benne, on arrose les scories pour les éteindre. Lorsque la benne est remplie, on appuie sur un bouton : elle s'élève aussitôt, tirée par le câble d'un treuil électrique, le long d'un chemin de roulement incurvé aux extrémités.

Vers le haut de sa course, elle s'incline, déverse son contenu dans un wagon placé sur la voie voisine et revient automatiquement au bas de sa course, sous le bec de la goulotte, pour recevoir une nouvelle charge de scories.

Ici, un homme intervient encore pour pousser les scories dans la goulotte, mais tout le reste de la manutention se fait mécaniquement.

Cités P. L. M.

En vue de pourvoir au logement de son personnel, la Compagnie P. L. M., comme elle l'a déjà fait dans de nombreuses cités dénuées de ressources, vient de créer à Mouchard une cité ouvrière de quatre maisons, dont trois comportent six logements pour Agents subalternes et une quatre logements pour dirigeants. Ces maisons ont été terminées en novembre dernier.

Dans un prochain numéro, le *Bulletin* parlera d'ailleurs plus longuement du programme d'extension et de construction de cités qui a été réalisé sur le Réseau P. L. M.

Trois centenaires.

L'année qui vient de finir a été marquée, pour le chemin de fer, par des anniversaires importants, dont certains intéressent au premier chef le P. L. M.

Commençons par le premier en date : c'est le 22 février 1828 que Marc Seguin, cet ancêtre du P. L. M. (1), fit la demande de brevet d'invention de sa chaudière tubulaire; on sait que c'est grâce à ce perfectionnement essentiel que la locomotive a pu devenir un engin vraiment pratique et que, par suite, le chemin de fer a pu prendre son rapide essor.

Et ceci nous amène au deuxième centenaire dont nous voulions parler : celui du chemin de fer lui-même en France : c'est en effet le 1^{er} octobre 1828 que fut ouverte la première ligne des chemins de fer français, entre Saint-Etienne et Andrézieux.

Enfin, un mois après (exactement le 14 novembre 1828), allait naître celui qui, cinquante ans plus tard, comme Ministre des Travaux publics, devait mettre sur pied le grand programme d'extension des lignes ferrées françaises : de Freycinet, l'éminent Ingénieur dont on vient aussi de célébrer le centenaire.

(1) Ce sont les "Frères SÉGUIN, Biot et Cie" qui construisirent le Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, le deuxième de France.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

La médaille d'honneur en vermeil des chemins de fer a été décernée :

par arrêté ministériel du 31 octobre 1928 à M. *Champy* Aristide, ex-Chef de gare principal à Avignon ; M. *Opizzo* Joseph, ex-Employé à Alger ; par arrêté ministériel du 15 novembre 1928 à M. *Rogier* Jean, Employé principal à Montgeron.

NOMINATIONS ET PROMOTIONS AU 1^{er} JANVIER 1929 (1)

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Sous-chef de bureau de 2^e classe, à Paris, M. *Collet* Léon.
Rédactrice principale : à Paris, M^{lle} *Delage*.

SECRETARIAT DE LA DIRECTION

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Paris, M. *Laurent* Joseph.
Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Douchet* Emile.
Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Holzner* Edmond ; *Ribard* Jean.
Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Tuira* R.
Chef de bureau de 2^e cl. : à Paris, M. *Malot* L.
Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Carrier* Paul.
Contrôleur des Services centraux : à Paris, M. *Lefèvre* Georges.
Chef de groupe : à Paris, M. *Boucher* Amédéo.
Rédacteur principal : à Paris, M. *Rejuel* A.
Rédactrice ppale : à Paris, M^{lle} *Lepinat* H.
Employé principal : à Paris, MM. *Roghiano* V. ; *Petit* Léon ; *Lambert* Georges.
Employée principale : à Paris, M^{mes} *Boucllet* Augustine ; *Bidaud* Lucie ; *Servin* Yvonne.
Employé : à Paris, M. *d'Amboise* de *Bellevd.*
Employée : à Paris, M^{lles} *Lapierre* Jeanne ; *Picard* Camille ; *Kirwmann* Agnès ; *Charraire* Marcelle.
Agent technique : à Paris, M. *Charraire* A.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Chef de Division adjoint : à Paris, M. *Robert* P.
Sous-chef de Division : à Paris, MM. *Contert* Eugène ; *Dicidès* Robert.
Chef de bureau de 1^{re} cl. : à Paris, MM. *Lorin* Louis ; *Roumihac* Jean-Baptiste.
Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, MM. *Durand* Victor ; *Gayon* Paul ; *Lamy* P.
Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M^{lles} *René* ; *Bouclacourt* Amédée ; *Lemenez* de *Kerdelleau* Henri ; *Damoiseau* Emile ; *Mansard* René.
Sous-chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M^{lle} *Savintien* René.
Contrôleur technique principal : à Paris, MM. *Lafond* Jean ; *Hiver* Gaston ; *Férot* A.
Contrôleur technique : M. *Lhuillier* Charles.
Chef de groupe : à Paris, MM. *Farcy* Pierre ; *Laurent* Albert ; *Leturcq* Georges ; *Gasquet* Edmond ; *Dorier* Ernest.
Rédacteur principal : à Paris, M. *Amory* R.
Attaché : à Paris, M. *Ebrard* Gabriel.
Employé principal : à Paris, MM. *Corbié* Amour ; *Riquet* Alfred ; *Gloria* Maurice.
Employé à Paris : MM. *Gauvainet* Armand ; *Audan* Camille ; *Bourdonnais* Pierre ; *Pascal* Serge ; *Neovant* Antoine ; *Planès* Maurice ; *Laurent* René ; *Oyé* René ; *Planès* Henri ; *Millé* René ; *Pigny* Maurice ; *Feuchot* Camille ; à Marseille, MM. *Chaix* Antonin ; *Dumez* Léon.

Inspecteur principal : à Paris, M. *André* Maurice (Marseille).
Inspecteur principal adjoint : à Dijon, M. *Long* Henri (Moulins).
Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Millier* Henri ; *Rémond* Albert.
Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Rondinet* Louis.
Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Caulo* Marcel.
Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Ragot* Pierre (Lyon).
Inspecteur de 2^e cl. : à Paris, M. *Ducrot* G.
Contrôleur principal des trains : à Paris, M. *Salomon* Antoine ; à Nice, M. *Bonhomme* Casimir (Valence).
Chef de groupe : à Paris, MM. *Jeuninckx* Albert ; *Robert* Alphonse.
Contrôleur des trains : à Paris, M. *Berget* Jean (Mâcon) ; à Valence, M. *Sarméo* Florimond (Grenoble).
Employé principal : à Paris, MM. *Fraud* Henri ; *Mas* Julien ; *Sancelme* Camille.
Employée principale : à Paris, M^{me} *Letresche* Annonciade.
Employé : à Paris, M. *Bazile* Georges.
Contrôleur adjoint des trains : à Mâcon, M. *Robert* Jean (Clermont-Ferrand) ; à Grenoble, M. *Taitre* Hector (Roanne) ; à Nice (tourisme), M. *Girard* J. (Cannes).
Contrôleur de route : à Clermont-Ferrand, M. *Gaullin* Henri (Le Puy) ; à Paris, M. *Gausbert* Hippolyte ; à Lyon, M. *Bros* Augustin (Nice) ; à Marseille, M. *Petitard* Marius (Avignon).
Surveillant ppal du service électrique : à Paris, MM. *Hardouin* Pierre ; *Prélat* M.
Expéditionnaire : à Paris, M. *Miquet* Joseph.
Contrôleur de route adjoint : à Paris, M. *Lambard* Etienne ; à Avignon, M. *Achard* Honoré (Lyon-Perrache-I) ; à Saint-Georges d'Aurac, M. *Vaurillon* Sébastien (Clermont-Ferrand) ; à Peyraud, M. *Valais* Emile (Nîmes).
Services régionaux.
Inspecteur divisionnaire de 1^{re} cl. : à Moulins, M. *Rome* Edmond (Saint-Etienne).
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Genève, M. *Brugère* Paul ; à Bourg, M. *Delétang* Jean.
Inspecteur de 2^e classe : à Nîmes, M. *Jean* Paul (Marseille).
Chef de bureau de 2^e classe : à Valence, M. *Placide* Esprit.
Chef de gare de 2^e classe : à Paray-le-Monial, M. *Brémont* Marius (Avignon) ; à Annanay, M. *Chabanel* Auguste (Cluny) ; à Rives, M. *Romestan* Léon (Lyon-St-Paul).
Contrôleur de l'Exploitation (trains) : à Nîmes, M. *Reynaud* Léon.
Sous-chef de bureau de 2^e classe : à Saint-Etienne, M. *Robillot* François ; à Valence, M. *Moreau* Philibert.

CONTENITEUX DE LA COMPAGNIE

Sous-chef de Division : à Paris, M. *Ballot* J.
Chef de bureau principal de 1^{re} classe : à Paris, M. *de Cuntiac* Emile.
Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Paris, MM. *Opin* Joseph ; *Agnès* Camille.
Inspecteur de 1^{re} cl. : à Paris, M. *Breynat* L.
Chef de bureau de 2^e cl. : à Paris, M. *de Rive* E.
Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Néraud* Pierre.
Contrôleur des Services Centraux : à Paris, M. *Puccio* Pierre.
Sous-chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Maranget* Jean.
Rédacteur principal : à Paris, M. *Viney* Paul.
Employé principal : à Paris, M. *Darcy* G.
Employé : à Paris, M. *Imbeault* Jean.
Employée : à Paris, M^{lle} *Tissier* Paul.
Téléphoniste : à Paris, M^{me} *Bertin* Germaine.

SERVICE MEDICAL

Employée principale : à Paris, M^{me} *Traillot* Marie.

EXPLOITATION

Service Central.

Sous-chef de l'Exploit. : à Paris, M. *Dargeou* J.
Ingénieur principal attaché au Service Central de l'Exploitation : M. *Mermier* Stéphane.
Ingénieur principal attaché à l'Exploitation : à Paris (Comité de Direction des grands réseaux), M. *Morais* Paul (Marseille).

(1) Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses), n'est donnée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.

Sous-chef de gare principal : à Lyon-Perrache-1, M. *Meunier* Gustave; à Ambérieu, M. *Rica* André (Bourg).
 Chef de gare de 3^e classe : à Chuny, M. *Le-montey* Philippe (Poligny).
 Contrôleur principal des trains : à Nîmes, M. *Vivens* Jean.
 Chef de groupe : à Valence, M. *Coulomb* Marius.
 Rédacteur principal : à Nîmes, M. *Vassas* René.
 Sous-chef de gare de 1^{re} classe : à Lyon-Perrache-1, M. *Gardon* Maurice (Clermont-Ferrand); à Grenoble, M. *Biboud* Joseph.
 Sous-chef de gare de 2^e classe : à Clermont-Ferrand, M. *Thibault* Charles; à Avignon, M. *Bel* Georges (Laroche-Migennes); à Badan-Triage, M. *Cullas* Pierre (Givors).
 Chef de gare de 4^e classe : à Montalieu-Vercieu, M. *Grand* Jean (Givors).
 Employé principal : à Nîmes, MM. *Roux* François; *Triaire* Georges.
 Sous-chef de bureau de gare : à Sens, M. *Daugnat* Pierre (Bercy).
 Employé : à Nevers, M. *Chargros* Louis.
 Employée : à Nîmes, M^{me} *Chaptal* Marthe (Nîmes P. V.).
 Commis principal : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Pennest* Auguste (Tonneire); à Avignon, M. *Flandrin* Antoine (Le Teil); à Cavaillon, M. *Veyrenc* Marcel (Apt); à Marseille-Joliette-Arcenc, M. *Dats* Sylvain; à Alès, M. *Meyrnet* Hippolyte; à Menton, M. *Brun* Joseph.
 Facteur-chef : à Montpellier, M. *Simil* Honoré (Lunel).
 Chef de gare de 5^e classe : à Rochemaure, M. *Jamet* Germain (La Palud); à Uzès-Joyeuse, M. *Chaix* Paul (Orsan-Chusclan); à Tourves, M. *Trabaud* Maximin (Marseille-Saint-Charles).
 Contrôleur-adjoint des trains : à Paris, M. *Noir* Joseph (Laroche-Migennes).
 Chef de manœuvres principal : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Vidal* Antoine.
 Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Marseille-Saint-Charles, MM. *Raymond* Marcel; *Achard* Albert.
 Commis de 1^{re} classe : à Montargis, M. *Clain* Albert; à Bercy, M. *Herc* Auguste; à Beausson-Viotte, M. *Souffret* Victor (Dôle-Ville); à Badan-Triage, M. *Flachy* Louis; à Lyon-Perrache-1, M. *Alexandre* François; à Lyon B. V., M. *Dupeirel* Henri (Lyon-Perrache-1); au Teil, M. *Josseline* Jean (Avignon); à Marseille-Joliette-Arcenc, M. *Bertranon* Paul; M. *Roubaud* Louis; à Marseille-Abelles, M. *Boy* Frédéric (Marseille-Joliette-Arcenc); à Menton, M. *Boyer* Aimé (La Seyne-Tamaris-sur-Mer); à Toulon, M. *Abricau* Joseph (Hyères); à Apt, M. *Chambon* Marius (Le Pouzin); à Modane, M. *Grosso* Emile.
 Chef de gare de 6^e classe : à Vandenesse, M. *Petitjean* Antoine (Prémery); à La Palud, M. *Lascombe* Octave (Valence); à Orsan-Chusclan, M. *Caillat* Henri (Le Teil); à Forcalquier-Carcoult, M. *Bis-tagne* Louis (Sesse); à Celas, M. *Michel* Victor (Saint-Césaire).
 Intérimaire de 2^e classe : à Auxonne, M. *Guichon* Joseph (Loulans-les-Forges); au Teil, M. *Argot* Léopold (Montélimar); à Nice, M. *Roman* Edouard (Sénas); à Pertuis, M. *Joubert* Fernand.
 Chef de manutention : à Sète, M. *Valles* Paul.
 Chef de manœuvres : à Villeneuve-Saint-

Georges-Triage, MM. *Boudelroy* Léon; *Vernou* Gaspard; *Chazel* Camille; à Modane, M. *Couvert* Etienne.
 Chef aiguilleur : à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Thevenon* François; à Avignon, M. *Guibert* Marius.
 Chef-lampiste : à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Bargier* Etienne (Clermont-Ferrand).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, MM. *Lauvergant* Antoine; *Aizac* Marcel; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Moutte* Jean-Baptiste; *Guion* Henri; *Messelet* Jules; à Nice, M. *Dardau* Félix; à Avignon, MM. *Méjean* Paul; *Pug* Jean.

Facteur enregistrant : à Cézay, M. *Lapeau* Marius; à Nemours-Saint-Pierre, M. *Lainrent* Edmond; à Châtillon-sur-Loire, M. *Freiser* Roger (Chantenay-Saint-Imbert); à Bourgoin, M. *Ménabief* Georges (Tarare); à La Ricamarie, M. *Duplay* Pantracé (Rive-de-Gier); à Coubon-Volhaç, M. *Peycelon* Marius (Sury-le-Comtal); à Pont-Saint-Espirit, M. *Bar-nous* Jean (Valence); à Istres, M. *Maison-neuve* Louis (Saint-Maximin); à Arles, M. *Thichault* Désiré (Menton); à Draguignan, M. *Blanc* Henri (La Calade-Eguyilles); à Besse, M. *Trescazes* Aimé (Agy); à Sénas, M. *Coulangue* Désiré (Mas-Thibert); à Les Mazes-le-Crès, M. *Goût* Albert (Benis); à La Grand'Combe-le-Pise, M. *Malagnet* Raoul; à Frontignan, M. *Gaulard* Gabriel (Crosperrières); à Cielles-Mens, M. *Micoval* Valéry (Vois); à Voreppe, M. *Maitrel* Léon (Beaurières).
 Commis de 2^e classe : à Bercy, M. *Carbel* Lucien (Charenton); à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Guillemin* Emile; à Montargis, M. *Gille* Albert; à Fontainebleau-Avon, M. *Baroche* André (Nuits-sous-Ravières); à Badan-Triage, M. *Ollagnier* Benoît; à Chalon-sur-Saône, M. *Ott* Maurice; à Lyon-Guillotière, M. *Fourrier* Louis; à Vénissieux, M. *Valencot* Louis (Chasse); à Lyon-Perrache-1, MM. *Lardy* François (Mâcon); *Jouffray* Marius; *Girard-Moine* Dominique (Lyon-Saint-Girard); à Clermont-Ferrand, M. *Mourdon* Jean; à Cavaillon, M. *Frachon* Auguste (Saint-Rambert-d'Albon); à Le Pouzin, M. *Tord* Jean (La Voult-sur-Rhône); à Valence, M. *Chenivresse* Simon (Tournon); à Avignon, MM. *Versin* Louis; *Pons* Jean; *Rouquierol* Maurice; à Marseille-Joliette-Arcenc, MM. *Hilaire* Jules (Marseille-Blancarde); *Moulinas* Noël; *Paladel* Lucien (Marseille-Abelles); *Bisso* Marius; *Tallone* Paul (Marseille-Saint-Charles); à Modane, M. *Montant* François (Montmélihan).

Commis de 2^e classe : à Paris, M^{me} *Tennière* Edmée; à Bourgoin, M^{me} *Schaendmann* Marcelle (Chalon-sur-Saône); à Bellegarde (Ain), M^{me} *Girel* Ema.
 Chef de tram : à Laroche-Migennes; M. *David-Tracaz* Martin; à Montargis, M. *Narcy* Maurice; à Paris, M. *Morcan* Alcide; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Beuchotte* Charles; à Chagny, M. *Mottet* Claude; à Clamecy, M. *Marmonier* Lucien (Avallon); à Montargis, M. *Collin* Joseph (Cercy-la-Tour); à Nevers, MM. *Cordillot* Etienne; *Gueno* René; *Rodier* Gilbert; à Chalon-sur-Saône, M. *Bérardan* Louis; à Dijon, MM. *Filâtre* Léon; *Laurent* Joseph; *Orsat* Louis; *Varasseur* Léon; à Badan-Triage, M. *Delorme* Claudine;

Commis de 2^e classe : à Paris, M^{me} *Tennière* Edmée; à Bourgoin, M^{me} *Schaendmann* Marcelle (Chalon-sur-Saône); à Bellegarde (Ain), M^{me} *Girel* Ema.

Commis de 2^e classe : à Paris, M^{me} *Tennière* Edmée; à Bourgoin, M^{me} *Schaendmann* Marcelle (Chalon-sur-Saône); à Bellegarde (Ain), M^{me} *Girel* Ema.
 Chef de tram : à Laroche-Migennes; M. *David-Tracaz* Martin; à Montargis, M. *Narcy* Maurice; à Paris, M. *Morcan* Alcide; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Beuchotte* Charles; à Chagny, M. *Mottet* Claude; à Clamecy, M. *Marmonier* Lucien (Avallon); à Montargis, M. *Collin* Joseph (Cercy-la-Tour); à Nevers, MM. *Cordillot* Etienne; *Gueno* René; *Rodier* Gilbert; à Chalon-sur-Saône, M. *Bérardan* Louis; à Dijon, MM. *Filâtre* Léon; *Laurent* Joseph; *Orsat* Louis; *Varasseur* Léon; à Badan-Triage, M. *Delorme* Claudine;

à Beaufeu, M. *Lamure* Jean; à Lyon-Guillotière, M. *Charvet* Antoine (Lyon-Perrache-1); à Lyon-Perrache-1, MM. *Dubuis* Jean; *Joubon* Claudius; *Pain* Claude; *Rabotz* Eugène; à Lyon-Vaise, M. *Gauthier* Jules; à Arlanc, M. *Ghabrien* Alphonse; à Clermont-Ferrand, M. *Dumas* Sylvain; à Langogne, MM. *Garlaud* Jean-Baptiste (Moullins); *Pascal* Eugène (Saint-Germain-des-Fosses); à Moulins, M. *Mailloge* Joseph; à Paray-le-Monial, M. *Gouby* Gérard; à Sai.t-Etienne-Châteaucreux, MM. *Berge* François; *Hugon* Jean (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane); *Meillard* Antoine; à Roanne, M. *Lovergne* François; à Teil, M. *Gras* Marie; à Valence, M. *Cros* William; à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Picard* Antoine (Miramas); à Alès, MM. *Boissier* Elie; *Ferrand* Urbain; à Lunel, M. *Bénézet* Julien; à Nîmes, MM. *Chambon* Clodomir; *Dufaod* Victorin; *Fabre* Jean; *Rey* Charles; à Sète, M. *Vinassac* Henri; à Tarascon, M. *Charmasson* Honoré; à Grenoble, M. *Giraud* Vital; à Amberieu, M. *Pellissier* Joseph; à Bellegarde (Ain), MM. *Mercier* Charles; *Verschère* Joseph; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Statton* François.
 Agent technique : à Marseille, M. *Hasler* Marius.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central

Chef de bureau principal de 1^{re} classe : à Paris, M. *Lepage* Frédéric.
 Inspecteur de 1^{re} classe : à Maubeuge, M. *Rias* Louis.
 Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Guillemeau* Charles.
 Contrôleur des Services Centraux : à Maubeuge, M. *Doisy* Henri.
 Contrôleur technique : à Charleville, M. *Mis-tral* Antoine (Saint-Chamond).
 Contrôleur technique adjoint : à Paris, MM. *Bonniot* René (Corbeil); *Billard* Robert.
 Aide-contrôleur technique : à Paris, M. *Fisch* François (Villeneuve).
 Employé : à Paris, MM. *Martin* Maxime; *Bathier* Henri; à Villeneuve, MM. *Alexandre* Armand; *Morizot* Claude; à Oullins, M. *Minala* Bernard.
 Employée : à Paris, M^{me} *Arandel* Suzanne

MATÉRIEL

Service Central.

Chef de bureau principal de 1^{re} classe : à Paris, M. *Pons* Clément.
 Sous-chef d'études de 2^e classe : à Paris, MM. *Baudry* Louis; *Roux* Jean.
 Chef dessinateur : à Paris, MM. *Brubal* Louis; *Dorland* Robert.
 Contremaître principal : à Hautmont, M. *Sage* Marius (Oullins-Machines).
 Dessinateur principal : à Paris, MM. *Sajot* Emile; *Lerondeau* Marcel.
 Contremaître 1^{re} catégorie : à Clermont-Ferrand, M. *Pin* Georges.
 Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Reix* Louis; *Blanchet* René; *Boutier* Paul.
 Attaché du Matériel : à Paris, MM. *Legré* geois Paul; *Bourgeois* Emile.
 Contremaître adjoint : à Nevers, MM. *Nillot* Paul; *Gaillot* Louis.
 Employé : à Nevers, MM. *Séguin* Auguste *Reyre* Ange

Services régionaux.

Ingénieur du Matériel : Villeneuve.
M. Bourrié Charles (Paris).
Inspecteur de 1^{re} classe : à Villeneuve,
M. Mounier Jean (Brignoud).
Inspecteur de 2^e classe : à Brignoud, M. Mathieu Marie.
Sous-chef des ateliers : à Arles, M. Dinard Joseph.
Chef divisionnaire d'atelier de 1^{re} catégorie : à Villeneuve, MM. Labranie Maurice; Thibault Paul; Reignès Jules; à Arles, M. Tisnés Jean (Hautmont); à Marseille-Prado, M. Chavas Jean.
Contremaître principal : à Villeneuve, MM. Baudry Louis; Robichon Louis (Oullins); Leroux Marcel; Neveux Sylvain; à Courbessac, M. Puch Robert.
Contrôleur du Matériel : à Villeneuve, M. Gachet Paul Pierre (Marseille-Prado); à Brignoud, M. Calotier Henri (Oullins).
Contremaître de 1^{re} catégorie : à Villeneuve, M. Droin Gustave (Saint-Marcel); à Oullins, M. Challabaud André.
Chef de station électrique de 2^e classe : à Saint-Pierre à Albigny, M. Aublanc Pierre.
Contremaître-adjoint : à Lyon-Guillotière, M. Bost Jean; à L'Ardoise, M. Dubost Joseph (Clermont-Ferrand); à Saint-Marcel, M. Vialle Henri (Nîmes); à Arles, M. Ollivier Claudius; à La Capelle, M. Pagnol Léon (Marseille-Prado).
Desinateur-projeteur de 2^e classe : à Oullins, M. Duponmier Louis; à Courbessac, M. Vanthé Jacques.
Employé principal : à Oullins, M. Vacher L.
Chef distributeur : à Brignoud, M. Isire Hubert (Clermont-Ferrand); à Clermont-Ferrand, M. Olombel François.
Employé : à Villeneuve, MM. Dupont Paul; Marteau Eugène; à Dijon-Perrigny, M. Sallet Lucien; à Clermont-Ferrand, MM. Lefèvre Maurice (Nevers); Chaput André; à Oullins, MM. Olive Gaston (Dijon-Perrigny); Arnaud Paul; Cheval Camille; Bonnot Pierre; Coyte Henri; Durand Henri; Eterne Gabriel.
Employée : à Dijon-Perrigny; à Mine Maçon Madeleine; à Oullins, Mme Sangouard Jeanne; Vve Candy Berthe; Mme Laurent Suzanne.
Expéditionnaire : à Villeneuve, M. Louison Marcel (Villeneuve-Prairie); à Dijon-Perrigny, M. Schwab Gaston.

SERVICE

DES APPROVISIONNEMENTS

Sous-Inspecteur : à Paris, M. Marché Albert.
Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. Roumier Charles.
Contrôleur technique principal : à Paris, M. Dizy Raoul.
Contrôleur technique : à Paris, M. Gais Pierre (Ambérieu).
Chef de groupe : à Lyon, M. Blain Gustave.
Employé principal : à Villeneuve-Prairie, M. Roussel Henri.
Employé : à Paris, MM. Sallé Auguste; Grandpré André; Bertaudo Paul (Villeneuve-Prairie); Monnot Antoine; Bran Augustin; Serrès René; Lert Charles; Girard Norbert; Jacquier Louis; Bon Claudius; Pinoteau Raymond; Chabrier Michel; Maubernard Fernand (Lyon); Audifren Joseph (Villeneuve-Prairie); Fage Jacques; Prost Léon; à Villeneuve, M. Péquignot Marcel; à Lyon, MM. Bonafoux Louis; Lachter Jean; à Chassas, M. Lauze Henri

Chef distributeur : à Villeneuve-Prairie, MM. Perche Yves (Paris-Bercy); Gaénot Marcel (Dijon-Perrigny).
Employé : à Paris, M^{me} Gaurdaud Marie (Lyon); Farino Marguerite; Clermont Hélène; Bathelot Marie; M^{me} Mialhe Jeanne; à Lyon, M^{me} Large Jeanne.
Expéditionnaire : à Villeneuve-Prairie, MM. Ricard Louis; Combaltier André; à Lyon, M. Monot François.
Distributeur : à Villeneuve-Prairie, MM. Thevenoux François; Colcy Marius; à Lyon, M. Mousnier Jean.

TRACTION

Service Central.

Inspecteur de 1^{re} classe des Services actifs : à Paris, M. Bozon Elie.
Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, MM. Huard Lucien; Fichot Louis.
Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Paris, M. Schmitt Paul.

Services régionaux.

Sous-Ingénieur : à Laroche-Migennes, M. Paley Pierre; à Ambérieu, M. Garin Paul.
Chef de dépôt principal : à Paris, M. Guiraud Clément.
Chef de dépôt de 1^{re} classe : à Chalon-sur-Saône, M. Guignonnet Denis (Roanne); à Langesac, M. Pont Pierre (Les Laumes); à Nice, M. Maret Albert.
Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Saint-Etienne, M. Garnier Louis (Lons-le-Saunier).

Chef de dépôt de 2^e classe : à Montargis, M. Valliot Léon (Ambérieu); aux Laumes-Alésia, M. Cheval Georges (Dijon-Perrigny); à Lyon-Vaise, M. Belet Auguste (Lyon-Mouche); à Annemasse, M. Julien Richard; à La Blancarde, M. Lafont Charles; à Miramas, M. Villet Alexandre (Saint-Etienne).

Chef d'entretien : à Nîmes, M. Simonet Antoine.

Sous-Inspecteur des Services actifs : à Dijon-Perrigny, M. Meinier-Rivière Gabriel; à Chalon-sur-Saône, M. Pagat Louis (Lyon-Mouche); à Lyon-Mouche, M. Biard Léopold; à Saint-Etienne, M. Huot Léon; à Ambérieu, M. Mazellier Marc.

Chef de dépôt de 3^e classe : à Lons-le-Saunier, M. Bouquet Louis (Paray-le-Monial); à Lunel, M. Paret Gaston (Avignon).

Sous-chef de dépôt de 1^{re} catégorie : à Chambéry, M. Phiquet d'Arusmont Pierre.
Sous-chef de dépôt de 2^e catégorie : à Lyon-Mouche, M. Viard Maurice (Chambéry); à Paray-le-Monial, M. Chopuis Marcel (Marseille); à Ambérieu, M. Dulac Rubort (Vénissieux).

Chef mécanicien : aux Laumes-Alésia, M. Baudoin Léon (Dijon-Perrigny); à Besançon, M. Dubouchet Jean (Dijon-Perrigny); à Dijon, M. Desquinabo Elix (Avignon); à Vénissieux, M. Vincent Louis (Lyon-Mouche); à Chagny, M. Bonnet René (Dijon-Perrigny); à Moulins, M. Courtinat André (Nevers); à Saint-Etienne, MM. Hermain Fernand (Le Teil) Langle Louis (Badan); à Langesac, M. Mailhet Georges (Saint-Etienne); à Roanne, M. Magnin Georges (Saint-Etienne); à Grenoble, M. Laurent Lazare (Marseille); à Lunel, M. Careno Silvestre (Marseille); à Nîmes, M. Costa Marcel (Marseille).

Interruaire de traction : à Nîmes, M. Berry Jean (Nevers).

Sous-chef de dépôt de 3^e catégorie : à Saint-Rambert-d'Albon, M. Rimbaud Annet (Cluny); à Puy, M. Courant Henri (Nîmes).

Sous-chef d'entretien : à Dijon, M. Bardet Pierre (Chambéry).

Chef de réserve : à Sens, M. Loubeau Alfred (Laroche-Migennes); à Rive-de-Gier, M. Guillot Louis (Le Puy); à Bonson, M. Aubertin Marie (Lyon-Mouche); à Sembadel, M. Durand Félix (Besançon); à Rives, M. Blondelet François (Roanne); à Pierrelatte, M. Pailleur Lucien (Paris); à Briançon, M. Cavère-Codé Joseph (Grenoble); à Orange, M. Descotes Charles (Rive-de-Gier).

Garde-magasin : à Besançon, M. Gozard Léopold (Nîmes); à Ambérieu, M. Chapuis Paulin (Clermont).

Chef distributeur : à Miramas, M. Borrel René (Paris).

Expéditionnaire : aux Laumes-Alésia, M. Monot Paul; à Roanne, M. Duchet Henri (Langesac); à Avignon, M. Laurens A.

Attaché de traction : à Dijon-Perrigny, MM. Dinet Henri; Le Bailleur Emmanuel.

Mécanicien de route : à Paris, MM. Goyard Henri; Tridon Alfred; à Sens, M. Marsant Henri (Montargis); à Villeneuve-Saint-Georges, MM. Beaudoin Lucien (Laroche); Logé Marie; à Besançon, M. Corne Henri; à Dijon-Perrigny, MM. Barbier Gaston; Chambellant Jean; Caron Frédéric; Belorgey Lucien; à Lyon-Mouche, MM. Crottier-Combe Michel; Nesme Etienne; Devers Gilbert; Faure Henri; Herbulé Joseph; Mejer Prosper; Normand Joseph; à Lyon-Vaise, MM. Vernet Augustin; Carré Paul; Auguste Jean-Baptiste; Maison Jean; à Portes, MM. Roche Toussaint; Signorbois Louis; Dallard Jean; Géronim Dominique; à Vénissieux, M. Chavonne Jean; à Chalon-sur-Saône, M. Bourguignon Charles; à Badan, MM. Bouvier Jean; Chautard Jean-Baptiste; Contoisier Joseph; Thomas François; Savinas Henri; Chamdelon Eugène; Petit Ferdinand; Guillot Jean; à Mâcon, MM. Courbet Albert; Sage Gustave; à Moulins, M. Bourrassier Gilbert; à Chagny, MM. Aubert Lucien; Gaudier Pierre; à Chambéry, MM. Reynaud-Serpolet François; Péquet Jean; à Annecy, M. Beisson Claudius (Saint-Jean-de-Maurienne); à Grenoble, MM. Perdre Jean; Bernard Clément (Saint-Jean-de-Maurienne); au Teil, M. Villesèche Camille; à Nîmes, MM. Borel Albert; Lombard Julien; Bouscarle Laurent; Platon Eugène (La Voult-sur-Rhône); Pierredon Elisée; à Albs, MM. Carré Louis; Rugant Athénon; Tron Léon; Douire Alphonse (Sète); à Lunel, M. Lessourt Kleber; à Langogne, M. Gaudouze Alfred; à Avignon, MM. Conté Ange; Ney Marius; Lacroix Roger; Lafont Marius; Ribes René; à Marseille-Arenc, MM. Fanton Alfred (Marseille-Saint-Charles); Morelli Angelin; à Cavailhon, M. Gilly Lucien; à La Blancarde, MM. Girard Fortuné; Costa Jean; Baillet Marius; à Aix-en-Provence, M. Choussé André; à Marseille-Saint-Charles, M. Mouton Joseph; à Miramas, MM. Imbert Régis (Marseille-Saint-Charles); Aignès Stanislas (Marseille-Saint-Charles); Catalou Mar-

cel; Pettibierre Charles; à Carnoules,

MM. **Gourdaou** Marcel (Arles); **Fénoglio** Joseph (Toulon); **Hermite** Marius (Cannes-la-Bocca).

Elève mécanicien à Villeneuve-Saint-Georges, MM. **Basson** Joseph; **Frelat** Louis; à Montargis, MM. **Charnier** André (Montereau); **Dupuis** Louis; **Girault** Armand; à Montereau, M. **Sorin** Marcel; à Dijon-Perrigny, MM. **Chevillot** Jean; **Robert** Jean-Baptiste; **Garnier** Georges; **Lagoutte** Philibert; à Chalon-sur-Saône, M. **Bluyer** Paul; à Lyon-Mouche, MM. **Thomas** Louis; **Bardey** Charles; **Jacquier** René; **Gaillon** Eugène; **Roure** Jean; **Romégou** Emile; **Didier** Henri; à Saint-Rambert-d'Albon, MM. **Delay** Emile; **Regotidy** Alfred; à Badan, MM. **Cunigue** Hippolyte (Lyon-Mouche); **Gaillard** Augustin; **Souvy** Jean; **Besson** Henri; **Crépin** Louis; **Bellaclas** Benoît; à Venissieux, MM. **Roset** Arthur; **Goubet** Jean-Baptiste; à Portes, M. **Beligaud** Josselin; à Saint-Germain-des-Fossés, M. **Chapuis** Léon; à Clermont-Ferrand, MM. **Combret** Léon; **Franco** Joseph; **Anglard** André; à Moulins, M. **Chossard** Henri; à Montchaun, MM. **Richard** Antoine (Saint-Germain-des-Fossés); **Perrin** Constant (Chagny); à Nevers, M. **Barnabé** Julien (Saint-Germain-des-Fossés); à Cercy-la-Tour, M. **Vivoux** Albert; à Roanne, M. **Laurand** Gilbert; à Langeac, M. **Montagnier** Henri; à Fresse-Union, MM. **Comte** Alphonse (Langeac); **Gabotto** Pierre (Saint-Etienne); à Saint-Etienne, MM. **Jouhon** Louis; **Vallon** Louis; **Forand** François; au Puy, M. **Pugnet** Augustin (Montbrison); à Chambéry, MM. **Lacroix** Léon; **Perrier** Maurice; **Gory** Edouard; **Michellier** Claude; à Grenoble, MM. **Couturier** François (Chambéry); **Buisson** Raoul; à Bellegarde, M. **Lombard** Michel (Saint-Jean-de-Maurienne); à Saint-Jean-de-Maurienne, MM. **Vérard** Louis; **Morand** Camille; à Ambérieu, MM. **Vonflieg** Edouard; **Villiot** Joseph; **Roux** Jean;

Mathieu Jean; **Tillier** André; à Bourg, M. **Elauc** Emile (Saint-Jean-de-Maurienne); à Nîmes, MM. **Maurin** Auguste; **Granier** Paul; **Blazi** Joseph; **Bastide** Joseph; **Véger** Alfred; à Sète, M. **Couret** Pierre; à Aïès, MM. **Fortuné** Emile; **Cotin** Augustin; **Couret** Marc; **Légal** Roger; au Teil, MM. **Granier** Julien; **Laffont** Albert; **Saussac** Albert; **Couderc** Elie; à Robiac, M. **Boyle** Raoul; à Nice, M. **Maillet** Maurice; aux Arcs, M. **Paulet** Marius; à Cavailhon, M. **Bousquet** Gabriel; à Aix-en-Provence, M. **Berge** François.

Mécanicien de manoeuvres; à Villeneuve-Saint-Georges, M. **Bonnin** Henri; à Bercy, MM. **Chapuis** Lucien (Paris); **Serguier** Paul (Paris); à Montbeliard, M. **Favre** Gustave; à Moulins, M. **Forest** Claude (Montchaun); à Annemasse, MM. **Collet** Joseph (Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet); **Laproz** Jules; à Ambérieu, M. **Catel** Auguste; à Chambéry, M. **Périsson** Jean; à Marseille-Arenc, M. **Frasson-Gaillard** Jean.

VOIE

Service Central.

Ingenieur; à Paris, M. **Billard** Victor.
Ingenieur-adjoint; à Paris, M. **Villecourt** P.
Inspecteur de 1^{re} classe; à Paris, MM. **Gal-lineux** Albert; **Fabureau** Lucien; **Meunier** Sosthène; à Saulon, M. **Catin** Louis; à Nancy, M. **Giangiacomi** Maurice.
Chef d'études de 2^e cl.; à Paris, M. **Chatot** J.
Inspecteur de 2^e classe; à Collonges, M. **Du-nont** Valentin; à Longuyon, M. **Monnier** Clément; à Paris, M. **Chantelat** Camille.
Sous-chef d'études de 1^{re} classe; à Paris, M. **Broquet** Gaston.
Chef de bureau de 2^e classe; à Paris, MM. **Mercey** Jules; **Marzio** Paul; **Gallet** Philippe; **Caron** Albert.
Contrôleur technique principal; à Paris, M. **Julien** Pierre.
Attaché; à Paris, M. **Despret** Georges.

Services régionaux.

Ingenieur en chef; à Marseille, M. **Couffignal** E.

Chef d'études ppal; à Lyon, M. **Paget** Albin.
Chef de section principal; à La Roche-sur-Foron, M. **Abadie** Edmond; à Auxerre, M. **Maurot** Pierre (Saint-Germain-au-Mont-d'Or).
Chef de bureau de 1^{re} classe; à Chambéry, M. **Carron** Joseph.
Chef d'études de 2^e classe; à Marseille, M. **Alloard** Léon (Grenoble).

Inspecteur de 2^e classe; à Dijon, M. **Cornet** Adonis.

Chef de section; à Cosne, M. **Chollet** Félix (Auxonne).

Sous-chef d'études de 1^{re} classe; à Grenoble, M. **Lefranc** Pierre; à Nevers, M. **Bouillon** Jacques.

Chef de district principal; à Moulins, M. **Fournier** Edouard (Digoin).

Contrôleur technique principal; à Paris, M. **Chateillard** Roland.

Chef de district de 1^{re} classe; à Nuits-Saint-Georges, M. **Braley** Paul (Saint-Gengoux).
Attaché; à Marseille, M. **Delage** Jean.

Attaché; à Orange, M. **Farjou** René; à Moulins, M. **Perrier** Maurice; à Avignon, M. **Gibert** Jean.

Surveillant principal de la voie; à Lyon, M. **Coquet** François (Saint-Fons).

Surveillant de la voie; à Paris, M. **Fouat** Paul.

Surveillant principal de travaux; à Paris, M. **Léot** François.

Expéditionnaire; à Lyon, MM. **Lavagne** Eugene; **Kieffer** André; **Brénot** Fernand; **Viollier** Pierre; à Nevers, M. **Goby** Roger.

CONSTRUCTION

Service Central.

Attachée; à Paris, M^{lle} **Gautier** Madeleine.

Employé; à Paris, M. **Maurin** Odilon.

Services régionaux.

Chef de section principal; à Port-de-Bouc, M. **Marlin** Louis.

Sous-chef d'études de 2^e classe; à Lyon, M. **Blin** Léon.

Conducteur de travaux de 1^{re} classe; à Sospel, M. **Bordarier** François.

Rédacteur principal; à Nice, M. **Tardy** G.

DIRECTION

Employé principal; à Alger, M. **Carantène** Ch.

EXPLOITATION

Contrôleur de l'Exploitation; à Tlemcen, M. **Serna** Firmin (Oran-Marine); à Agha, M. **Ardouin** Adrien.

Chef de gare de 3^e classe; à Oran-Marine, M. **Augusthelm** Maurice (Oran).

Chef de groupe; à Oran, MM. **Barbar** **Djalili**; **Favarel** Paul; à Alger, MM. **Gambarelli** Mathieu; **Mingues** Vincent.

Sous-chef de gare de 3^e classe; à Alger, M. **Fouï** Gabriel (Médéa).

Employé principal; à Alger, MM. **Brunod** Pierre; **Clapier** Auguste.

Contrôleur-adjoint du Service électrique; à Orléansville, M. **Laborel** Louis; à Tlemcen, M. **Oliotes** Emile.

Sous-chef de gare de 4^e classe; à Médéa, M. **Gillet** Paul (Sidi-Bel-Abbès).

Chef de gare de 5^e classe; à La Chiffa, M. **Crouzade** Pierre (Hassi-Bahbah); à Gué de Constantine, M. **Vinesi** Aimé (Chanzy).

Employé; à Alger, MM. **Brochard** Charles; **Fernandez** Joseph (Oran).

Chef de gare de 6^e classe; à Hassi-Bahbah, M. **Rose** Gabriel (Maison-Carrée); à Titen-Yaya, M. **Torrès** Louis (El-Affroun); au Barrage, M. **Beladina** Jacob

Intrimaire de 2^e classe; à Sidi-Bel-Abbès, M. **André** Henri (Perreux); à Boghari, M. **Berlebach** Charles (Duperré).

Surveillant principal du Service Electrique; à Oran, M. **Calvo** Joaquin.

Chef de manutention; à Oran-Marine, M. **Maurer** Louis (Oran P.L.M.).

Chef lampiste; à Alger, M. **Llado** Fr. (Blida).

Facteur enregistrant; à Rouma, M. **Prose** Henri (Miliana-Marguerite); à Maison-Carrée, M. **Taffine** Henri (Alger); aux Atfais-Carnot, M. **Candela** Eugène (Sissène); à Oran P.L.M. M. **Pinelli** Dominique (Maison Carrée); à Perreux, M. **Sanchez** Diego (Tlemcen); à Duperré, M. **Wagner** Lucien (Sidi-Bel-Abbès); à Marcngo, M. **Calas** Pierre (Lalla-Maghnia)

Surveillant du Service électrique; à Alger, M. **Théolès** Marius

Chef de train; à Alger, M. **Pailloux** G. (Blida).

Expéditionnaire; à Alger, M. **Ripoll** Alfred.

Expéditionnaire; à Alger, M^{me} **Laytout** Emilienne (Agha).

Chef du Service des approvisionnements; à Alger, M. **Schwob** Georges.

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe; à Oran, M. **Fleury** Maurice (Alger); à Alger, M. **Soreau** Albert (Oran)

MATERIEL ET TRACTION

Chef de gare de 4^e classe; à Médéa, M. **Gillet** Paul (Sidi-Bel-Abbès).

Chef de gare de 5^e classe; à La Chiffa, M. **Crouzade** Pierre (Hassi-Bahbah); à Gué de Constantine, M. **Vinesi** Aimé (Chanzy).

Employé; à Alger, MM. **Brochard** Charles; **Fernandez** Joseph (Oran).

Chef de gare de 6^e classe; à Hassi-Bahbah, M. **Rose** Gabriel (Maison-Carrée); à Titen-Yaya, M. **Torrès** Louis (El-Affroun); au Barrage, M. **Beladina** Jacob

Contremaître principal; à Sidi-Bel-Abbès, M. **Bartsch** Eugène.

Contremaître de 1^{re} catégorie; à Sidi-Bel-Abbès, M. **Vambré** Louis.

Sous-chef de dépôt de 3^e catégorie; à Sidi-Bel-Abbès, M. **Kartel** Julien (Relizane).

Chef distributeur; à Alger, M. **Jully** Emile.

Employé; à Alger, MM. **Gaillot-Rontani** Yvan; **Caroenac** René; **Marly** René; **Castel** Emile; **Desclaux** Georges; **Mazouan** Robert; à Tlemcen, M. **Chourraqui** Victor.

Expéditionnaire; à Alger, M. **Moulins** Hyacinthe.

Distributeur; à Alger, M. **Stora** Elie.

VOIE

Contrôleur technique principal; à Oran, M. **Lefranc** Auguste.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe; à Alger, M. **Reus** Vincent; à Lamoricière, M. **Bacle** Paul (Orléansville).

Employé principal; à Alger, M. **Guerlach** Jean.

Dessinateur-calqueur; à Oran, M. **Molliet** Maurice.

Employé; à Orléansville, M. **Mino** Jean; à Alger, M. **Bazerbe** Siméon; à Oran, M. **Gillet** Georges.

Employée; à Oran, M^{lle} **Caparas** Henriette.

Expéditionnaire; à Blida, M. **Oliote** René.